Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 10/91 DM 3,00
hfl 4,00 · öS 25 · SFr 3,00

Märklin-Bahnen
100 Jahre

Grenzen der Sicherheit

Wieder Brockendampf

Molli-Brothers



MODELLBAHN-MESSE IM BERLINER ICC



Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung und »Spielaktiv« vom 16. bis 20. November 1991

Modelleisenbahner präsentieren eine einzigartige Schau ihres kreativen Hobbys

Unter Federführung des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) wird in Berlin eine riesige Anlagenschau vorbereitet, die in diesem Jahr zum Mekka für Modellbaufreaks aus ganz Deutschland und dem benachbarten europäischen Ausland avanciert. Alle Nenngrößen von II bis Z werden auf der Ausstellung vertreten sein.

Vorab ein Vorgeschmack auf einige Ausstellungs-Leckerbissen:

Die **Interessengemeinschaft Modelleisenbahn Spur II (Berlin)** trumpft schon allein wegen der Größe ihrer Fahrzeuge, der Gesamtausdehnung der Anlage und der großen Spurweite von 60 mm ganz groß auf.

Die digitale Mehrzugsteuerung demonstriert das **Spur-1-Team** aus Hagen auf einer 16 Meter langen Trasse. Daneben gibt es einen Überblick über »100 Jahre Spur 1« sowie Tips und Tricks beim Anlagenbau für Einsteiger.

Der **Modell-Eisenbahn-Club Oranienburg 1964** zeigt in Vitrinen die Ergebnisse eines vieljährigen Selbstbaus von Eisenbahnmodellen verschiedener Baugrößen.

Die Anlage der **Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst** in der Nenngröße N präsentiert eine besondere Technik des Anlagenbaus: die Modulbauweise.

Bisher einmalig in Deutschland ist das Motiv der Ausstellungsanlage des **Berliner Modell-Eisenbahn-Clubs Weinbergsweg**. In H0 wird ein Abschnitt der Berliner Stadtbahn vom Bahnhof Marx-Engels-Platz über die Bahnhöfe Alexanderplatz und Jannowitzbrücke bis zum Hauptbahnhof dargestellt.

Eine weitere Anlage vom Weinbergsweg vermittelt in der Nenngröße 0 einen Rückblick auf die Modelleisenbahn der zwanziger und dreißiger Jahre.

Die zur Zeit kleinste industriell hergestellte Modelleisenbahn wird vom **Z-Club International** aus Stuttgart vorgeführt, der zugleich umfangreiches Zubehörmaterial zeigt.

Die Freunde der **Kleinbahnen der Altmark** aus dem Ostteil Berlins haben für ihre Anlage ein ausgefallenes Motiv gewählt: die originalgetreue Darstellung einer Kleinbahnstrecke aus dem Jahre 1960. In der Nenngröße H0 wurden auch Bahnhöfe und Betriebsanlagen korrekt im Selbstbau nachgebildet.

Der **Bahnclub Zschocher** aus Leipzig stellt einen Abschnitt der Muldenthalbahn in Sachsen dar.

Die Nenngröße TT ist vor allem in den neuen Bundesländern sehr verbreitet. Auf der aus Leipzig kommenden Ausstellungsanlage des **Arbeitskreises TT-Bahnen** wird etwas nicht Alltägliches vorgeführt: das Zusammenwirken von Eisenbahn und Fährschiff.

Der **Modellbahn-Club Potsdam** hat sich vor allem der Geschichte der Eisenbahn verschrieben. Gezeigt wird auf der Ausstellung in H0 der Bahnhof der ersten preußischen Eisenbahn in Potsdam aus dem Jahre 1838.

Der **Modelleisenbahnclub Jena 49** hat nach gründlichem Studium des Originals einen Abschnitt der eingleisigen Nebenbahn Müncheberg – Buckow in der Märkischen Schweiz in der Nenngröße H0 nachgebaut.

Das industrielle Angebot aller großen Modellbahn-Hersteller rundet das Ausstellungsgeschehen ab: Technik, Modelle und Zubehör in allen Variationen.

Und auch die Redaktion MODELL EISENBAHNER wird erstmals mit einem Stand auf einer Modellbahn-Ausstellung vertreten sein!

Dampf, Strom und Uhrwerk:

Lok-Wettbewerb lockt mit attraktiven Bahnreisen

Modellbahn-Freunde aufgepaßt! Ein Blick auf den Hängeboden, ein Griff in die Vitrine oder das Stöbern in einer vergessenen Kellerkiste können sich jetzt lohnen. Gesucht werden die ältesten, fahrtüchtigen Modell-Lokomotiven Deutschlands.

Preise gibt es in den drei Antriebsarten »Dampf«, »Strom« und »Uhrwerk« zu gewinnen. Und hier verbirgt sich so mancher Schatz in Privatbesitz. Denn uhrwerk-, später dampf- und schließlich strombetriebene Modellbahnen werden seit Mitte des letzten Jahrhunderts hergestellt. Vorgeführt werden müssen die Lokomotiven nach einer Vorauswahl am Sonntag, 17. November 1991, auf der Internationalen Modelleisenbahn-Ausstellung. Diese findet vom 16. bis 20. November 1991 in den Messehallen unter dem Berliner Funkturm zeitgleich mit der »Spielaktiv« statt.

Die Jury bewertet die Lokomotiven nach Alter, Fahrtüchtigkeit und Allgemeinzustand. Museumsstücke und Modell-Loks in Firmenbesitz sind vom Wettbewerb ausgeschlossen.

Zu gewinnen gibt es interessante Bahn-Reisen für jeweils zwei Personen zum Ostseebad Kühlungsborn. Von hier verkehrt eine der letzten Schmalspur-Dampflokomotiven nach Bad Doberan. Diese 80 bis 90 Jahre alten Züge sind nur noch in den neuen Bundesländern in Betrieb. Die Fahrt mit diesen »Museumsmaschinen« besitzt einen ausgesprochen nostalgischen Charakter.

Anmeldeunterlagen können bei der AMK Berlin, Messedamm 22, 1000 Berlin 19, (Tel.: 030/3038-2033) angefordert werden.
Einsendeschluß ist der 25. Oktober 1991.

Zum Titelbild: 100 Jahre Märklin-Bahnen sind 100 Jahre Modellbahnen, sind immer wieder neue Faszination und deshalb ein guter Grund zum Feiern. Während die Putzfrauen den letzten Fleck auf dem Spritzgußgehäuse des Titelbildes beseitigen und der Redner über die Rolle der Bedeutung tönt, hat die Belegschaft ganz anderes im Sinn: Anstoßen auf die nächsten 100 Jahre! *Fotos: KLAWIAN*

6 100 Jahre Märklin-Bahnen

Die Tatsache, daß die Söhne des Firmengründers Ostern 1891 auf der Leipziger Messe zum ersten Mal eine uhrwerkgetriebene Lokomotive nebst Zug auf einer geschlossenen Schienenanlage mit Weichen und Kreuzungen vorstellten und damit das Modellbahnzeitalter begründeten, war uns Anlaß, bei Märklin in Göttingen eine Betriebsbesichtigung vorzunehmen.

RUBRIKEN

10 Grenzen der Technik

Der Unfall von Rüsselsheim am 2. Februar 1990 sorgte für Schlagzeilen. Die so perfekt erscheinende Sicherungstechnik der DB versagte. Erich Preuß rollte die Hintergründe auf, erläutert Zusammenhänge.

14 Dampf auf dem Brocken

Nach 30jähriger Zwangspause dampften am 15. September 1991 wieder Reisezüge auf den Brocken – als Auftakt für den fahrplanmäßigen Betrieb ab 1992. MEB zeigt die Brockenbahn vor und nach der Mauer.



18 150 Jahre Eisenbahn Köln – Aachen

Eine weitere Eisenbahn wurde 150 Jahre alt. Sie gehört heute zu den wichtigsten Ostwestverbindungen Europas. Ein Kurzbericht.

23 »Wilde Zicke« und Dom mit Uta

Europas einzige Ringstraßenbahn war von der Stillegung bedroht. Vor wenigen Wochen hat sich das Blatt gewendet. Die »Wilde Zicke«, so von den Naumburgern genannt, wird erneuert und weiterfahren. MEB recherchierte.

26 »Molli-Brothers«

Ein Titel, der an swingende Entertainerinnen erinnert. Dabei ist die Forschungs- und Modellbautätigkeit der Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen in Bad Doberan durchaus ernst zu nehmen. Und daß sich die Mitglieder außerdem um den Erhalt des »Molli« vor ihrer Haustür bemühen, ist schon fast selbstverständlich.



28 Leseranlage

Nun ist es endlich heraus! Das Ergebnis der Leserumfrage entschied über den weiteren Weg beim Bau unserer Leseranlage. Gleisplan und Erläuterungen zur Anlagenkonzeption ist der Inhalt dieser Folge.

44 TATRA-Tram in H0

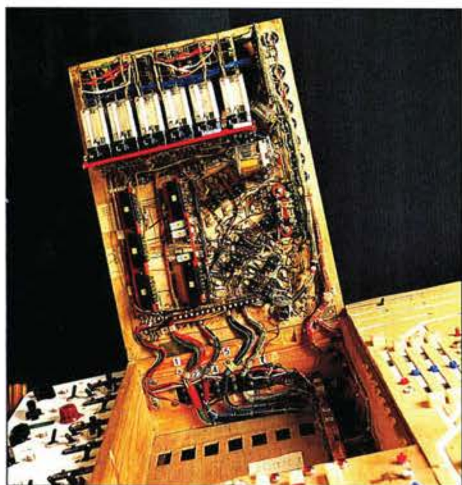
Die Straßenbahnzüge der Tschechischen ČKD-Werke kennzeichnen das Verkehrsbild vieler Großstädte in den neuen Bundesländern. Auf Wunsch zahlreicher Modellstraßenbahn-Liebhaber beginnen wir mit der Baubeschreibung eines KT4D in H0.

46 Skl-Motorisierung in H0

Hatte unser Umbauspezialist im vergangenen Heft noch über eine Standardvariante der Motorisierung des Skl-Bausatzes in H0 berichtet, so setzt er nun mit der Motorisierung mittels einer Getriebevariante besondere Akzente.

48 Elektroniker honoris causa

Ein »ehrenhalber« hat zuweilen einen abwertenden Touch. In diesem Fall ist es aber anerkennend gemeint. Landschaftsgestaltung ist Nebensache bei dem 76jährigen Hans Dominik aus Dresden. Dafür spielt die Anlagenelektronik eine umso bedeutendere Rolle, auch wenn er sich erst im Rentenalter tiefgründig mit ihr beschäftigen konnte.



51 Unterwegs im Poznaner Land

Polen wird von Eisenbahnkennern als ein Paradies der Szene gesehen. Solche Namen wie Wolsztyn, Środa oder Witaszyce sind inzwischen zu einem Begriff geworden. Ein aktueller Lagebericht.



Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

5. 10. Foto-Sonderfahrt

mit Dampf für Eisenbahnfreunde führen die Mansfelder Bergwerksbahnfreunde durch. Abfahrt Klostermansfeld 10.20 Uhr, Ankunft Klostermansfeld 14 Uhr.
15. 11. Dampfsonderfahrt anläßlich des 111jährigen Bestehens. Fahrzeiten wie am 5. 10. 91. Info: Thomas Fischer, Weg am Hutberg 5/03, O-4250 Lu.-Eisleben, Tel: 00443/8427.

6. 10. Fliegender Thüringer

Sonderfahrt mit VT 12 506/507 von Stuttgart Hbf über Heilbronn, Würzburg, Mellrichstadt nach Meiningen. Anläßlich der Streckeneröffnung Mellrichstadt – Rentwertshausen Begegnung mit dampfbespannten Sonderzügen, Besichtigung des Raw Meiningen. Info: Eisenbahnclub ADLER e. V. Tannenbergstr. 9, W-7000 Stuttgart 50, Tel: 0711/548277.

7. – 9. 10. Plandampftage

auf den Strecken der Werrabahn zwischen Eisenach und Meiningen, Meiningen und Eisfeld sowie Eisfeld – Sonneberg – Probstzella, vsl. mit Lokomotiven der BR 44, 91, 94, 95, Preis je Fahrtag 60,– DM.
Info: IGE „Werrabahn Eisenach« e. V. PF 179, O-5900 Eisenach.

Modellbahnmärkte

12. 10. Peißenberg, Bräuwastlhalle; 19. 10. München, Pschorrkeller; 9. 11. Landsberg a. Lech, Sportzentrum (B 17); 16. 11. Bad Tölz, Gaststätte Kolberbräu, Marktstr.; 23. 11. Augsburg, Kolbinghaus, Frauentorstr.; 30. 11. Dresden, Kulturpalast;
7. 12. München, Pschorrkeller; 21. 12. Haar b. München, Bürgersaal zur Post.
Info: Steglich Modellbahnmarkt, Föhrenweg 9, W-8126 Hohenpleißberg, Tel: 08805/8138.

12./13. 10. Pendelfahrten

auf dem Streckenabschnitt Frechen – Quarzwerke der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn mit Schienenbus VT 95 10.111. Abfahrt stündlich ab Bf. Frechen, zu erreichen mit Stadtbahnlinie 2 ab Köln. Info: Köln-Bonner Eisenbahnfreunde e. V.
H.-G. Kleinen, Alteburgerstr. 329, W-5000 Köln 51.

12. 10. Plandampf am Rennsteig

zwischen Schleusingen und Ilmenau; 13.10. Suhl, Schleusingen, Themar. Veranstalter: Verein der Eisenbahnfreunde u. Modelleisenbahner »Friedberg«, Suhl e.V.,
Info: Manfred Schultz, Amtsstr. 6, O-6060 Zella-Mehlis

Sachsendampf-Sonderfahrten

13. 10. Radebeul Ost – Radeburg, 8 bis 16 Uhr, mit 2 IV K-Lokomotiven, Preis 16,– DM.
19. 10. Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf, 7.30 bis 16 Uhr mit Lok 99 713, Fotosonderfahrt »110 Jahre sächsische Schmalspurbahnen«, Preis: 30,– DM.
Info/Bestellung: Traditionsbahn Radebeul e. V., Postfach 56, O-8122 Radebeul 1 oder Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde, Braunsdorfer Str. 14, O-8028 Dresden.
20. 10. »Mit der Dampflok zum Dampfschiff«, Lok 50 3661 Dresden – Pirna – Dürröhrsdorf – Sebnitz – Bad Schandau – Königstein – Pirna – Dresden, Abfahrt Dresden Hbf 9.20, Rückkehr 17.23 Uhr, Preis: 25,– DM, ab Pirna 20,– DM incl. Schiffsstrecke Königstein-Pirna und Parallelfahrten des Zuges.
Info/Bestellung: AGr »Sachsendampf", Ammonstr. 8, O-8010 Dresden.

16. – 20. 10. 11. Modellbahnausstellung

in der 81. Oberschule, Alte Salzstraße 61, O-7062 Leipzig. Öffnungszeiten: 10 bis 18 Uhr. Zu erreichen mit S-Bahn Linie A bis Grünauer Allee, Straßenbahnlinien 3, 12, 13 und 15 bis Parkallee.
Info: Modelleisenbahnclub Leipzig-West e. V., Sitz: 81. Oberschule, Alte Salzstr. 61, O-7062 Leipzig.

19. 10. Tauschbörse

von Modellbahn- und Modellautos, durchgeführt von den Stendal-Tangermünder Eisenbahnfreunden und dem Modellauto-Club Stendal von 10 bis 15 Uhr im Klubhaus der Eisenbahner Stendal (direkt neben dem Bahnhof). Eintritt: 1,– DM, Tischgebühr: 5,– DM, Tischbestellungen an: Frank Barby, Carlbauerstr. 90A, O-3504 Tangermünde.

26./27. 10. Wesselinger Eisenbahnmarkt

auf dem Gelände des Bw Wesseling der Köln-Bonner Eisenbahnen. Aktivitäten: Pendelfahrten mit Schienenbus VT 95 10.111, Besichtigung des Stellwerks WF in Wesseling, Fahrzeugausstellung der Vereins-Triebfahrzeuge, Modellbahnbörse. Das Bw ist mit Stadtbahnlinie 16 von Köln und Bonn zu erreichen.
Info: Köln-Bonner Eisenbahnfreunde e. V., Ludewigstr. 17, W-5047 Wesseling.

27. 10. / 8. 12. Modellbahnspaß

jeweils von 10 bis 17 Uhr in 5600 Wuppertal-Barmen, Tellweg 8, Nähe Stern- und Feldstr., kann die ca. 100 m^2, 2-Leiter-Gleichstrom H0-Modellbahnanlage, Epoche III besichtigt werden. Viele Attraktionen.
Info: Modelleisenbahner Freundeskreis Wuppertal, J. Lenzen, Alfred-Dobbert-Str. 57, W-5600 Wuppertal 1, Tel: 0202/706312.

2./3. 11. Modellbahnausstellung

in H0 und TT, mit FREMO und Furka und einer großen nach Nordmodul gebauten H0-Anlage in Reinbek, Schulzentrum Mühlenredder, von 10 bis 18 Uhr. Zu erreichen mit der S-Bahnlinie 21 von Hamburg, Busanschluß mit den Linien 136 und 236.
Info: Heinz Hilge, Kurzer Rehm 14, W-2057 Reinbek, Tel: 040/7226586.

2./3. 11. Erfahrungsaustausch

Eingeladen sind Feldbahnfreunde aus Deutschland und den benachbarten Ländern, um über Möglichkeiten der engeren Zusammenarbeit zu sprechen und Teile der Eisenbahngeschichte aufzuzeigen.
Gastgeber: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, W-6000 Frankfurt (M.) 90, Tel: 069/709292.

10. 11. Tauschmarkt

1. Uckermärkischer Modelltauschmarkt von 9 bis 16 Uhr in der Lindenschule in Prenzlau. Tischbestellung (10,– DM) bis Mitte Oktober an: D. Engel, Wiesengrund 13, PF 6408, O-2130 Prenzlau.

10. 11. Spielzeugbörse

im Städt. Museum Schloß Salder von 10 bis 17 Uhr. Die Arbeitsgemeinschaft 0/Sektion Norddeutschland zeigt ihre Vorführanlage, ein Modelleisenbahner aus Salzgitter wird mit seiner Anlage im Maßstab N_m dabei sein.
Info: Dr. Christiansen, Postfach 10 06 80, W-3320 Salzgitter 1, Tel: 05341/402-8311.

Modelleisenbahn- und Spielzeugmarkt

16. 11. von 10 bis 17 Uhr in W-7760 Radolfzell, Scheffelhof-Saal, 30. 11. von 10 bis 17 Uhr in W-7200 Tuttlingen, kath. Pfarrgemeindesaal St. Josef.
Info: Peter Scherer, Konstanzer Str. 47, W-7760 Radolfzell, Tel: 07732/14086.

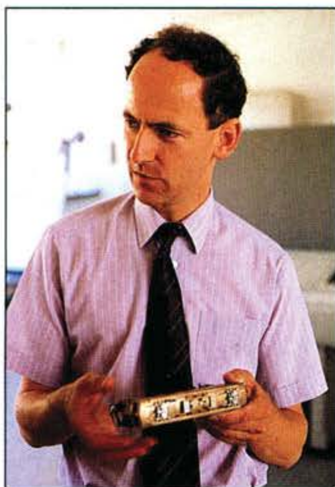
BEF-Studienfahrt

27. 12. bis 6. 1. 92 Silvester in Leningrad, Jahresanfang in Moskau, Bahnfahrt (Schlafwagen) Berlin – Leningrad – Moskau – Berlin, Unterkunft in Hotels, Galadiner Silvester, Stadtrundfahrt Leningrad und Moskau, viele Extras. Teilnehmerpreise und Buchungen bei: Geschäftsstelle Berliner Eisenbahnfreunde e. V., Stresemannstr. 30, W-1000 Berlin 61, Tel: mittwochs 16 - 19 Uhr 030/2511081, abends 030/4327817 (R. Reich).

Betriebsbesichtigung

Firmentelegramm

Handelsregister:	Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Firmensitz:	W-7320 Göppingen (Baden-Württemberg)
Stammkapital:	21.060.000 DM
Mitarbeiter:	1 720
Produktionsstätten:	Göppingen, Schwäbisch Gmünd; ab 1992 Sonneberg (Thüringen)
Umsatz:	1990: 182.000.000 DM
Exportanteil:	38.900.000 DM
Wichtigste Exportländer:	Schweiz, Benelux, Österreich, Frankreich, USA, Japan



Leiter der Entwicklungsabteilung, Kern: »1000 Stunden für das Handmuster.«

Östlich von Stuttgart, zwischen Esslingen und Geislingen an der Steige, liegt Göppingen. Aus vielen kleinen Handwerksbetrieben hervorgegangen, hat sich hier in den vergangenen 150 Jahren eine mannigfaltige mittelständische Industrie entwickelt, die in vielen Ländern der Welt geschätzte Produkte herstellt.

Konstruktion

Am Beginn jeder Produktion steht die Konstruktion. Es ist das unbestreitbare Verdienst von Märklin, in diesem Bereich für die Modellbahnindustrie Bahnbrechendes geleistet zu haben. Das begann 1891 mit der Vorführung von uhrwerkgetriebenen Zügen auf Gleisen, Weichen und Kreuzungen für verschiedene Spurweiten. Märklin brachte sodann in das bald entstehende Chaos unterschiedlichster Schienenabstände System: Ausgehend von der Spur 1 mit 45 mm führte der Weg über Null und Halb-Null schließlich zu Z mit ganzen 6,5 mm. In den Entwicklungsabteilungen von Märklin entstanden im Laufe von 100 Jahren Voll- und Hohlprofilgleise, Dreischienen- und Zweischienensysteme mit und ohne Punktkontakten in der Mitte, Wechsel- und Gleichstromtriebfahrzeuge, Spur-1- und mini-club-Wagen, Wegübergänge, Bahnhofsgebäude, Lichtmasten und Stellwerke, um nur einige Dinge aus dem Bahnbereich der Spielzeugproduktion dieser Firma zu nennen. Eines blieb allen Erzeugnissen über die hundert Jahre gemeinsam: Sie bestehen aus Metall, waren stets hervorragend bemalt oder bedruckt – auch nie ganz billig – aber unendlich solide. »Wir konzipieren die Haltbarkeit für drei Generationen«, sagt Entwicklungsleiter Kern. Und: »Die Anwendung des Metalldruckguß ist sicher auch der Tradition geschuldet, doch die Werthaltigkeit eines Modells wird wesentlich mit vom Material bestimmt.«



Maschinenintelligenz: Der Rechner zeigt die Konstruktion dreidimensional.

Werkzeugbau

Flaschner und Blechner heißt man hier heute noch die Handwerker, die andernorts als Klempner bezeichnet werden. So eine Werkstatt ist auch der Ursprung der Firma Märklin. Es ist daher wohl kein Zufall, daß beim Betriebsrundgang – scheinbar nebensätzlich – auf die kleine Schmiede hingewiesen wird, die inmitten des aufgeräumten Werkgeländes Amboß und Herdfeuer für Arbeiten bereithält, die nicht mehr gefragt sind.

Bohrer, Fräser, Drehstähle kann man heute kaufen, sie den speziellen Anforderungen entsprechend anschleifen. Guß- und Preßformen, Prägestempel, Stanzmesser, Gesenke hingegen müssen Modelltischler und Werkzeugmacher nach Zeichnungen anfertigen. Es sind hochqualifizierte Berufe.

Besonders hohe Anforderungen sind für die Minivolumen im Modellbahnbau nötig. Die Schwierigkeiten steigern sich von Spur 1 bis Spur Z umgekehrt proportional zum Maßstab.

Und:

Eine Preßform für das Fahrzeuggehäuse z. B. eines späteren Ellokmodells aus dem vollen Material herauszuarbeiten heißt, sie gleich sechsfach anzufertigen: den Kern, um den Hohlraum des Gehäuseinneren auszusparen, und die fünf Schiebeformen für die beiden Seitenwände, die Stirnflächen und das Dach, letztere mit all den Feinheiten der Lüfterlamellen, Dachwülste, Fensteröffnungen usw. usf. Die Kunst der Graveure entschied stets über die Gunst der Käufer und Kritiker.

Inzwischen ist die mühselige Handarbeit durch elektronisch gesteuerte Automaten ersetzt, die mittels Funkenerrosion fantastisch genaue Oberflächenstrukturen der Fahrzeugköpfe, -seitenwände und -dächer erzeugen. Solche Preßformen sind vor dem Einsatz in der Druckgußmaschine zu härten. Zum Härten wird das Werkstück in einen Korb gelegt und auf Rotglut erwärmt. Um jegliche Zunderbildung auszuschließen (sie würde die Oberflächengüte des späteren Preßlings negativ beeinflussen), wird als Wärmeofen ein gasbeheiztes, stickstoffdurchflutetes Aluminiumoxidbad benutzt. Das pulverförmige Aluoxid verhält sich unter diesen Bedingungen wie kochende Lava. Hat das Werkstück die Härtetemperatur erreicht, wird es unter einer Stickstoffhaube – fern allen zunderbildenen Luftsauerstoffs – ins Härtebad geschwenkt.

Es gibt in Deutschland derzeit kein hochwertigeres und kein umweltschonenderes Härteverfahren.



Wärmekessel links, stickstoffbeflutbare Transporthaube darüber, Härtekessel rechts.



Das gasbeheizte Aluminiumoxidpulver im Wärmebad.

Metalldruckguß

Eines der Charakteristika Märklinscher Erzeugnisse ist das Material: In der Historie Blech und Grauguß, heute Blech und Zinkdruckguß. Nicht zuletzt dadurch haben die im Werkmuseum gezeigten Belege aus hundert Jahren Produktion ihren Wert als Sammelobjekte.

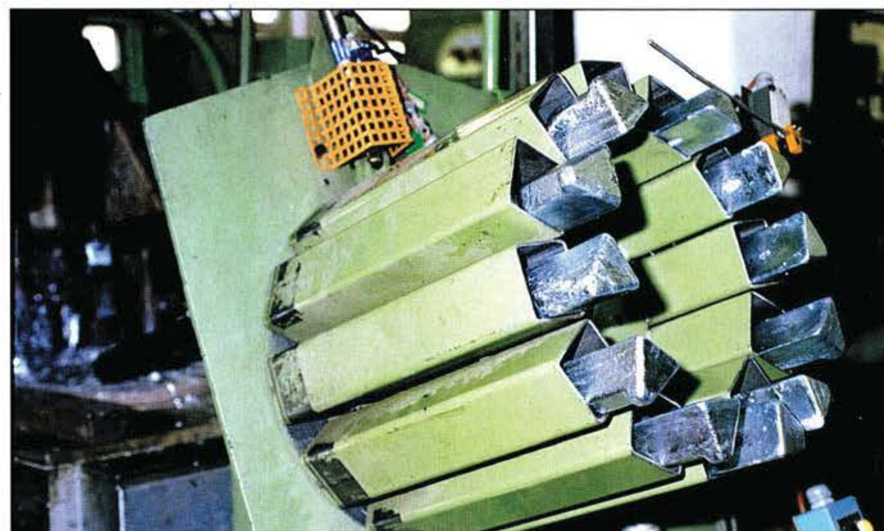
Zinkdruckguß läßt sich ungleich schwerer beherrschen als Kunststoffspritzguß. Lunker, Blasen, Poren lassen viele Gehäuse, Rahmenteile, Räder schon wenige Augenblicke nach dem Gießen wieder ins Schmelzbad zurückgehen. Der Gießprozeß läuft automatisch. Der Roboter entnimmt dem Magazin den Barren, schmilzt ihn bei 400 °C im gasbeheizten Kessel, drückt das flüssige Metall mit etwa 100 bar in die Gießform – diese öffnet sich, der Greiferarm faßt den Rohling und legt ihn aufs Transportband, an dessen Ende die Kontrolleurin wartet. Inzwischen wird die Form ausgeblasen, mit einem Trennmittel eingenebelt und wieder in Gießstellung zusammengefahren.

Aus Metalldruckguß werden bei Märklin Lokomotivgehäuse, Getriebeträger, Lokomotivräder angefertigt. Während die Gehäuse im wesentlichen entgratet werden müssen, erfahren Getriebeträger und Räder eine sorgfältige Weiterverarbeitung. Von deren Präzision hängt nicht so sehr die spätere Funktionstüchtigkeit des Modells ab, sondern vor allem die Qualität: Garantiert rundlaufende Räder bestimmen entscheidend die Laufgüte, das definierte und zuverlässig eingehaltene Spiel zwischen den Ritzeln und Zahnrädern beeinflußt den Wirkungsgrad und damit die Zugkraft.

Letztlich hängen von der Fertigungsgüte auch Verschleiß und Lebensdauer ab.



Nach jedem wesentlichen Produktionsschritt ist eine Qualitätskontrolle eingebaut. Hier die erste Station: Beim kleinsten Lunker zurück ins Schmelzbad.



Barren einer Zinklegierung im Druckgußrobotermagazin als Ausgangspunkt Märklinscher Modellbahngehäuse.



In der Fertigungshalle für HO-Lokomotiven läuft Ende August nur ein Band: Urlaubszeit; auch die Z-Nester (großes Bild unten) sind leer.



Bandfertigung

Produktionen am laufenden Band sind für eine Massenfertigung äußerst rationell, für die am Band Tätigen jedoch wegen der Eintönigkeit der sich ständig wiederholenden Handgriffe höchst anstrengend und unbeliebt. Noch laufen bei Märklin in der H0-Fertigung einige Bänder, wobei bei jedem Arbeitsschritt ganze Montagegruppen entstehen, z. B. der komplette Zusammenbau des Motors im Triebdrehgestell, im nächsten Schritt die Montage des Laufgestells samt Stromabnahmeschleifer usw.

Dieser Produktionsform mißt Märklin keine Zukunftschance bei. Um dennoch die Arbeitsbedingungen unter den gegebenen Produktionsbedingungen erträglicher zu gestalten, ist für die Mitarbeiterinnen eine gleitende Arbeitszeit oder Teilzeitarbeit möglich. Die Technologie ist so abgestimmt, daß die Vorräte einen gleichmäßigen Produktionsausstoß gewährleisten. Auch Betriebsferien mit einem total geschlossenen Betrieb gehören der Vergangenheit an, so daß alle Mitarbeiter ihren Urlaub individuell planen können. Entstehende Lücken werden versucht durch Ferienarbeitskräfte zu füllen. Zu den Arbeitsbedingungen gehören neben den sozialen Belangen auch die Umweltbelastungen. Die Firma hat die Wärmeenergieversorgung von Erdöl auf Erdgas umgestellt, hat den innerbetrieblichen Brauchwasserkreislauf geschlossen, um das kostbare Naß vielfach nutzen zu können, entläßt das Abwasser und die Abluft nur noch gereinigt ins Freie. Für Schwäbisch-Gmünd, wo das Wagenwerk inmitten von Wohnstätten liegt, ist eine andere Lösung geplant.



Wo beim Maßstab 1:87 (HO) noch mit den Fingern zugefaßt werden kann (kleines Bild oben), erscheint bei miniclub-Z-Modellen schon die Pinzette recht grob (kleines Bild unten).



Nestfertigung

In der Z-Produktion erleben wir die Nestfertigung. Hier sind vier, fünf Arbeitsplätze zu einem Produktionskreis, zu einem Nest zusammengefaßt, in dem z. B. eine Lokomotive vollständig hergestellt wird. Angeliefert werden die Einzelteile wie Räder und Stangen, Motoranker und Motorgehäuse, Lokomotivrahmen und -gehäuse. Deren Montage erfolgt Gruppe für Gruppe in diesem kleinen Bereich, wobei die Funktionsproben einbezogen sind. Alle Mitarbeiterinnen sind so eingearbeitet, daß sie bei Bedarf an jedem Platz tätig werden können.

Ob in der Band- oder in der Nestfertigung: Auffallend ist der hohe Anteil lohnintensiver Handarbeit. Gewiß drehen Automaten die Räder, pressen Automaten Isolierbuchsen in die Radnaben, bohren Automaten auf hundertstel Millimeter genau die Getriebeblöcke. Gewiß ist es auch möglich, Automaten für die Montage einzurichten. Doch das lohnt nur bei sehr hohen Stückzahlen gleichen Endproduktes. In unserem Fall kann das gewünschte Endprodukt – je nach Markterfordernis – rasch wechseln. Gerade diese Flexibilität zeichnet die mittelständischen Unternehmen aus und schützt die Arbeitsplätze vor den Robotern.

Der hohe Handarbeitsanteil ist aber auch ein Grund dafür, warum die mit großer Vorbildtreue hergestellten Modellbahnen kein billiges Spielzeug sind, sondern ihren Preis haben.

In den Preis geht aber auch der enorme, hochwertige Maschinenpark ein, mit dem die vielen Kleinstpräzisionsteile hergestellt werden. Wenn man bedenkt, daß das Endprodukt letztlich ein Spielzeug ist – wo sind künftig die Grenzen?

Firmengeschichte

1859
Theodor Friedrich Wilhelm Märklin beginnt in Göppingen mit der Fabrikation von Puppenküchen.

1891
Die Söhne des Firmengründers präsentieren auf der Leipziger Frühjahrsmesse als erstes Unternehmen eine Uhrwerkbahn mit Schienenanlagen in Form einer Acht.

1900
Einführung der ersten mit Dampf und Elektrizität betriebenen Spielzeugeisenbahnen in Spur 1 (45 mm).

1914
Einführung Metallbaukasten.

1935
Einführung der 16,5-mm-Spurweite H0, der ersten elektrischen Tischeisenbahn.

1972
Einführung der mini-club. Märklin Z ist mit 6,5 mm Spurweite und dem Maßstab 1:220 die kleinste elektrische Eisenbahn der Welt.

1979
Vorstellung einer elektronisch gesteuerten Modellbahnanlage in Spur H0 und einer von Solarzellen betriebenen Anlage in Spur Z.

1984
Vorstellung des elektronischen Steuerungssystems »Märklin digital«, mit dem Züge und Magnetartikel unabhängig voneinander mit oder ohne Computer auf einer Anlage gesteuert werden können.

1987
Vorstellung der ersten »sehenden« Märklin-1-Lokomotive: Mit Hilfe einer eingebauten Videokamera werden Fahrbilder auf einen Monitor übertragen.

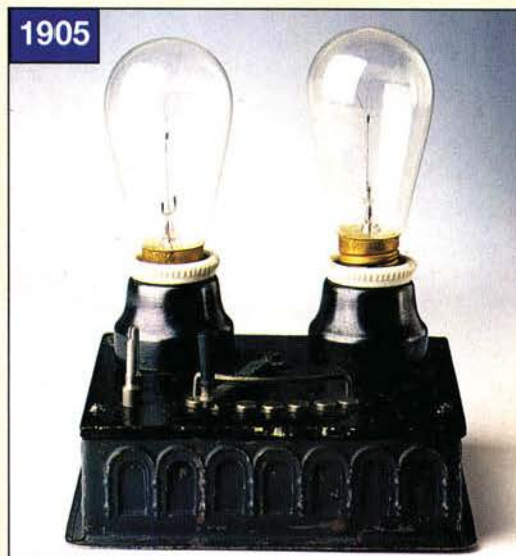
1988
Vorstellung von »ALPHA«, der Abenteuer-Eisenbahn in Baugröße H0 für Jungen und Mädchen im Vor- und Grundschulalter mit dem neuen Gleissystem 2000.

1990
Einführung des elektronischen Steuerungssystems »Märklin digital« für Zweileiter-Gleichstrombahnen der Baugröße H0.
Gründung der Märklin Händler-Initiative – einer Vereinigung mittelständischer Fachhändler zur Förderung des Mittelstandes und der Marke.

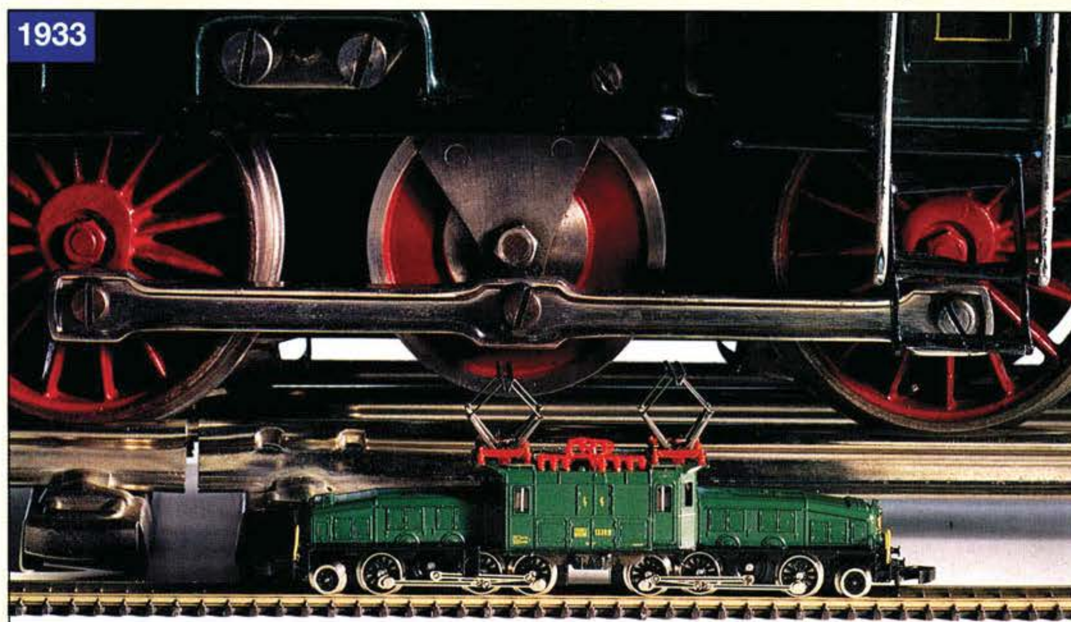
1991
Mit der neuen Märklin Digital-Fernsteuerung können alle digitalisierten Lokomotiven auf allen Spurweiten bedient werden. Märklin entscheidet sich, in Sonneberg/Thüringen Waggons zu produzieren.



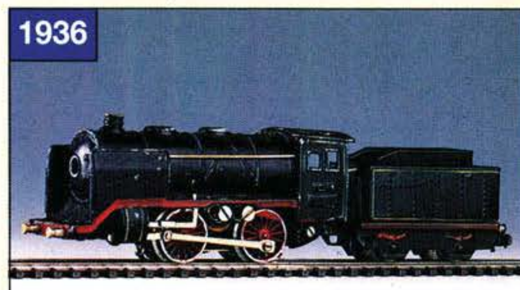
Das Storchenbein von 1890 eröffnete das Modellbahnzeitalter.



Lampen-Vorwiderstand für eine 220-Volt(!)-Modellbahn.



Für das Krokodil in Spur 1 von 1933 und die kleine Schwester von 1954 werden Liebhaberpreise gezahlt.



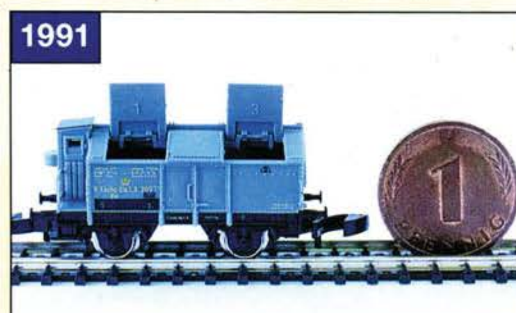


Mit diesen beiden Lokomotiven eröffnete Märklin das H0-Zeitalter.

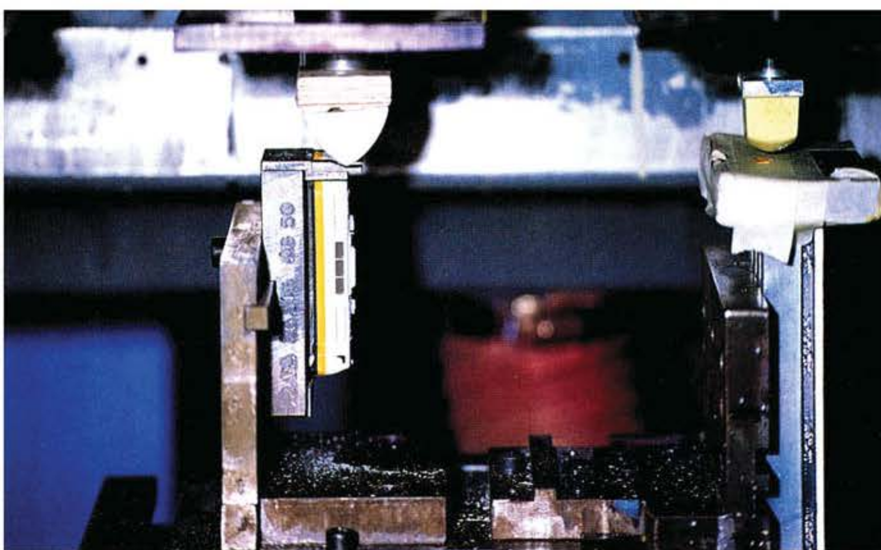
Der Stromabnehmer war noch nicht funktionstüchtig.



Stellwerk im echten Sinne des Wortes.



Fast nicht faßbar: Bewegliche Klappen, numeriert!



Tampondruck: Je Farbe ein Druckstempel (Tampon). Das winzige Gehäuse wird auf ein Hundertstel genau unter die Stempel gerückt.



Kein Fahrzeug verläßt das Werk, bevor es 10 Minuten in beide Richtungen eingelaufen ist. Bei der rechten Lok muß die Beleuchtung nachgearbeitet werden.

Drucken

Farbe spielt in der Modellbahngeschichte von Beginn an eine wesentliche Rolle. Schon die Zinngußbahnen aus den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts waren handbemalt. Um die Jahrhundertwende, als die Massenproduktion begann, wurde das Blech mittels Chromolithographie farbig bedruckt, Griffstangen, Riegel u. a. so imitiert. Heute ist nicht die Buntheit gefragt, sondern die Vorbildtreue. Das ist eine Forderung, die oft die Grenze des technisch Realisierbaren erreicht. Wir wollen versuchen, das am Beispiel des Gehäuses der BR 111 in Spur Z darzustellen. Die Stirnfläche ist etwa 1 cm^2 groß. Im Tampondruck werden nacheinander das Gelb des Gehäuses, das Rot des DB-Logos, das Weiß der Fahrzeugnummer und das Schwarz der Schürze aufgebracht. Erst die Lupe offenbart, wie haarscharf die dünnsten Linien abgebildet sind. Der technische Aufwand für solch Detail ist unglaublich.

Prüfen

Beim Gang durch die Herstellungsräume des Stammhauses in Göppingen ist man immer wieder versucht, stehenzubleiben und zuzusehen: allenthalben sind Gleisfiguren aufgebaut, in Form einer Acht, mit vielen spitz und stumpf befahrenen Weichen. Hand- und computergesteuert absolvieren auf den Ovalen Lokomotiven ihre Prüfprogramme. An anderer Stelle kommen sie zuhauf auf den Einlaufstand. Ein feiner Duft nach Ampere verrät, daß sich Kohlen und Kommutatoren aneinander gewöhnen. Und schließlich sind vor dem Packraum Spezialistinnen mit großen Lupen und feinsten Pinseln damit beschäftigt, hier noch ein Pünktchen nachzufärben und dort noch die winzige Unterbrechung einer Linie zu schließen.

Pinnig – aber beruhigend.

Verpackungen sind für Modellbahnen nicht nur Transportschutz, sondern auch oft Aufbewahrungsort für lange Zeit. Etwa jede Tausendste wird fallengelassen.

Planen

Märklin produziert derzeit in Göppingen Lokomotiven und Halbfertigprodukte für Wagen und montiert diese Wagen im 25 km nahen Schwäbisch Gmünd. Schwere Maschinen dürfen dort nicht laufen; die Belastung für die Umwelt und den Hersteller ist erheblich, Entwicklungsmöglichkeiten sind nicht gegeben.

Den Ausweg fand man in Thürinen. In Sonneberg bot sich eine 4 000 m^2 große neue Halle des ehemaligen Kombinates Stern-Radio an. Nach 10 Millionen Mark Investitionen werden ab Jahreswechsel 250 neue Mitarbeiter im neuen Zweigwerk die komplette Wagenproduktion aufnehmen. Die Arbeitnehmer aus Schwäbisch Gmünd finden im Stammwerk Göppingen Aufnahme. Dort ist man nicht nur froh über die arbeitsplatzschaffende Aktivität von Märklin, sondern kann auch etwas bieten: Die Erfahrungen der ältesten Spielzeugproduktionsstätten Deutschlands.

Verkaufen

Alle Mühe um Solidität nützt nichts, wenn das Produkt nicht an den Mann zu bringen ist. Über diesen Mann gibt es bei der Geschäftsleitung detaillierte Vorstellungen. Er repräsentiert einmal die große Gruppe der Spiel- und Betriebsbahner. Für sie bietet Märklin die Spuren 1, H0 und Z an, klassisch elektromechanisch, oder, als Erlebnisverstärkung, elektronisch digitalisiert.

Die zweite Gruppe Mann sind die Sammler. Limitierte Sonderauflagen, wie der in Zusammenarbeit mit TRIX in Vorbereitung befindliche Hofzug König Ludwig II. von Bayern, bieten diesem Kreis besondere Leckerbissen: Nenngröße H0, die Lokomotive erscheint im Juni 1992, der Gefolgewagen im Oktober, der Salonwagen im März 1993 und der Terassenwagen im Juni. Alle Fahrzeuge sind nur auf Vorbestellung zu haben.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die Firma jedoch den Kindern mit dem ALPHA-Programm, der elektrischen Spieleisenbahn in H0, die der Abenteuerphantasie freien Lauf läßt, die über die Maßen robust und später zum ernsthaften Hobby ausbaufähig ist.

Zum Verkaufen gehört die Beratung. Jährlich finden im Werk mehrere Wochenendseminare statt, auf denen Mitarbeiter des Modellbahnfachhandels mit neuen Entwicklungen z. B. im Elektronikbereich vertraut gemacht werden, um dem Kunden sachkundig raten zu können.

Zum Thema Verkaufen gehört auch die Märklin Händler-Initiative, ein Zusammenschluß von Fachhändlern, die das komplette Märklin-Sortiment führen und Modelle bei Märklin in Auftrag geben, die, limitiert, ausschließlich bei diesen Händlern zu haben sind.

F. Borchert



Das Gesicht der Lufthansa Airport Express mini-club-Lok nach dem Bedrucken. *Fotos: KLAWIAN*



Räder für mini-club-Lokomotiven, garantiert rund, schüsselweise – aber gezählt. Wieviele mögen es in der Schale sein? Wer der Anzahl am nächsten kommt, erhält als Prämie eine Länderbahnlokomotive der Baureihe 18; mini-club, versteht sich.
Also: Postkarte an die Redaktion!

Grenzen der Technik?

Für die »fahrlässige Tötung in 17 Fällen, Körperverletzung und den gefährlichen Eingriff in den Bahnverkehr« verurteilte das Darmstädter Landgericht den 24jährigen Lokomotivführer zu einer Freiheitsstrafe von zehn Monaten auf Bewährung. Er war am 2. Februar 1990 im Bahnhof Rüsselsheim, gelegen an der Strecke Frankfurt (Main) – Mainz, mit einem S-Bahn-Zug am haltzeigenden Ausfahrsignal vorbeigefahren und mit einem entgegenkommenden S-Bahn-Zug zusammengestoßen.

15 Jahre hatte es bei der Deutschen Bundesbahn (DB) keinen derartig schweren Unfall gegeben. Er lenkte die Aufmerksamkeit auf die letzte Schwachstelle in der Eisenbahnsicherungstechnik.

Signal überfahren

Wie ist so etwas möglich bei einer Bahnverwaltung, die mit ihrem technischen Standard zu den bestausgerüsteten und überhaupt zu den sichersten Eisenbahnen der Welt gehört? Wieso hängen Leben und Gesundheit vieler Menschen am seidenen Faden der Aufmerksamkeit eines Lokomotivführers? Tatsächlich: Daß ein haltzeigendes Signal nicht beachtet wird, kommt zwar nicht so häufig wie im Straßenverkehr vor, etwa wenn jemand die Vorfahrt auf der Hauptstraße nicht beachtet. Aber es kommt vor, so wie jeder Mensch fehlbar ist. Nur sind die Folgen derartiger Fehlbarkeit verheerender, benötigt doch ein Zug einen viel längeren Bremsweg um anzuhalten und bringt durch seine Masse eine mehrfache Energie auf als ein Auto. Wenn der Lokomotivführer die Gefahr erkennt, etwa ein Hindernis im Fahrweg, ein entgegenkommender Zug oder eine Flankenfahrt, benötigt er vom Zeitpunkt der Schnellbremsung – die Reaktionszeit muß außerdem berücksichtigt werden – je nach Geschwindigkeit des Zuges mehrere hundert Meter bis zum Stillstand des Zuges, selbst wenn er zusätzliche Maßnahmen – Gegendampf bei Dampflokomotiven, Antrieb abschalten, Sandstreuen – einleitet.

Die Eisenbahnunfälle mit den größten Folgen wurden meistens durch unzulässiges Vorbeifahren am haltzeigenden Signal verursacht, und fast jede Bahnverwaltung trachtete nach Mitteln, dies zu verhindern.

Eine Gruppe von Vorrichtungen erreichte lediglich, die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers zu erhöhen, indem vor oder während der Vorbeifahrt am haltzeigenden Signal eine Hupe, eine Klingel ertönte oder der Lokomotivführer eine Taste als Zeichen seiner Wachsamkeit bedienen mußte. Ein Fortschritt, aber wenig wirkungsvoll.

Die Indusi

Die Serie schwerer Unfälle in den zwanziger Jahren bewog die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), die in Preußen vor dem ersten Weltkrieg begonnenen Versuche wieder aufzunehmen. Sie führte die elektromagnetische (induktive) Zugsicherung (Indusi) ein, die bis heute als unübertroffen gilt.

Die Lokomotiven und Triebwagen erhalten Dreifachmagneten, die elektromagnetische Felder mit den Frequenzen 500 Hz, 1 000 Hz und 2 000 Hz erzeugen und beim Überfahren von Gleismagneten eine Spannung induzieren. Durch die Rückwirkung des Gleismagneten auf den Fahrzeugmagneten wird der Stromkreis im Fahrzeug geschwächt, und über Relais setzen bestimmte Schaltvorgänge ein.

Die im Gleis befindlichen Gleismagnete arbeiten mit den Frequenzen von 2 000 Hz am Hauptsignal (Zwangsbremsung), 1 000 Hz am Vorsignal (Wachsamkeit), mit 500 Hz an bestimmten Stellen, wo lediglich die Geschwindigkeit geprüft wird, z. B. vor Langsamfahrstellen, aber immer 250 m vor den Hauptsignalen (Geschwindigkeitsüberwachung).

Neben den zu beklagenen Menschenleben war der materielle Schaden in Rüsselsheim beträchtlich. Der Blick auf die Katastrophe läßt lediglich erahnen, welche Ausmaße dieser Unfall gehabt hatte. *Foto: dpa*





Gleis- und Fahrzeugmagnet der induktiven Zugbeeinflussung. Mit Hilfe dieser Magnete beeinflußt das haltzeigende Signal das Fahrverhalten des Lokomotivführers und löst gegebenenfalls die Zwangsbremsung aus. *Foto: DB/Mantel*

Fährt der Zug an einem Vorsignal in Warnstellung vorbei und über den am Gleis liegenden 500-Hz-Magneten, treffen die vom Sender der Lokomotive ausgestreuten elektromagnetischen Kraftlinien auf den im Gleis liegenden Magneten; das Kraftfeld wird gewissermaßen abgesaugt, und die Relais werden angesprochen. Die Wirkung ist: Der Lokomotivführer hat innerhalb von 4 ... 5 Sekunden die Wachsamkeitstaste zu bedienen und bei schnellen Zügen innerhalb von 20 Sekunden die Geschwindigkeit unter 95 km/h zu vermindern, sonst beginnt die Zwangsbremsung. Bedient er die Wachsamkeitstaste, wird die Lokomotiveinrichtung der Indusi in die Grundstellung gebracht. Eine Zwangsbremsung unterbleibt. Als nächstes erreichen Lokomotive oder Triebwagen den Geschwindigkeitsmagneten zu 500 Hz rund 150 ... 250 m vor dem Hauptsignal, und hier läuft der gleiche technische Vorgang ab mit dem Unterschied, daß mit Hilfe der elektromagnetischen Wellen die Geschwindigkeit des Zuges lediglich überprüft wird. Überschreitet er 65 km/h, ertönt ein akustisches Zeichen. Dieser Magnet bleibt natürlich wirkungslos, wenn inzwischen das Hauptsignal auf Fahrt gestellt wurde.

Fährt aber der Lokomotivführer doch am haltzeigenden Signal vorbei, löst der 2 000-Hz-Magnet sofort die Schnellbremsung aus. Da hinter den Einfahrsignalen in der Regel ein Raum, der Gefahrpunktabstand, von 1 000 m und hinter Ausfahrsignalen der Durchrutschweg von 100 m freigehalten werden, müßte die Gefahr gebannt sein.

Bis 1934 hatte die DRG an 2 600 km Gleis die Indusi installiert, bis 1944 an 6 700 km Gleis und 870 Fahrzeugen. Nach dem zweiten Weltkrieg konnte die DB diese Entwicklung fortsetzen, die ÖBB (seit 1964) und SBB (seit 1988) wenden ebenfalls dieses System an. Bei der DR erhielt die Strecke Berlin – Dresden Anfang der sechziger Jahre aus Resten der vor 1945 produzierten Teile erneut die Indusi. Erst 1965 begann zögerlich die weitere Ausrüstung von Strecken und Fahrzeugen mit der jetzt weiterentwickelten Indusi. 1983 waren es 600 km Gleis, und seit 1985 wendet die DR das durch Halbleiterbauelemente und Transistorgeneratoren verfeinerte Programm PZ 80 an.

Daß es dennoch z. B. auf dem Berliner Außenring infolge Mißachtung haltzeigender Signale zu schweren Unfällen kam, lag an der unvollständigen Ausrüstung des Fahrzeugparks der DR mit der Indusi. So fehlte sie ganz bei den Güterzuglokomotiven.

Die DB setzt inzwischen keine Lokomotiven oder Triebwagen ohne Indusi ein, auch keine Museumsfahrzeuge. Alle Haupt- und die meisten Nebenbahnen sind mit der Indusi ausgestattet, Schnellfahrstrecken sogar mit der linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB), wo die Geschwindigkeit des Zuges nicht punktuell durch Gleismagnete, sondern durch im Gleis liegende Linienzugleiter gemessen, Soll- und Ist-Werte von einem Rechner verglichen werden und ggf. weit vor dem Haltsignal die Geschwindigkeitsermäßigung erzwungen wird.

Sämtliche Strecken der Deutschen Bundesbahn mit Geschwindigkeiten von 200 km/h an sind mit dieser Zugbeeinflussung versehen, deren äußeres Merkmal der im Gleis verlegte Linienleiter ist. Über ihn werden ständig zwischen Lokomotive und Rechner Daten ausgetauscht.

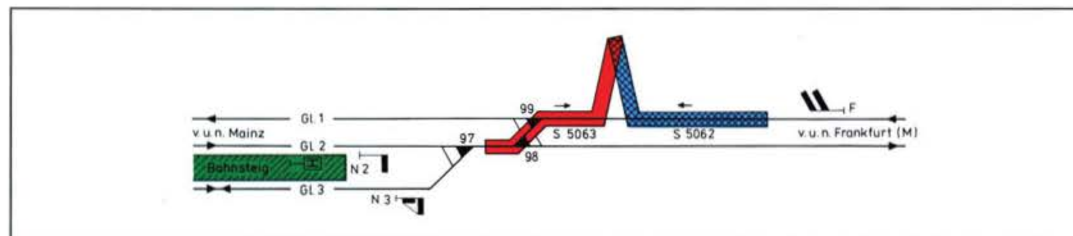
Trotz Indusi dieser Unfall?

Wie aber kam es zur Katastrophe von Rüsselsheim im Netz der S-Bahn Frankfurt (Main)?

Gleis 1 war von einer Lokomotive besetzt, die nach Frankfurt (Main) fahren sollte. Die S-Bahn 5062 aus Frankfurt (Main) mußte daher nach Gleis 3 fahren, und nach ihr sollte der von Mainz angekommene Zug 5063 aus Gleis 2 nach Frankfurt (Main) abfahren (Bild unten).

Normalerweise fahren die Züge beider Richtungen nach kurzem Aufenthalt sofort weiter. Am Unfalltag aber war die Ausfahrt aus Gleis 2 nicht möglich, da Zug 5062 diesen Fahrweg kreuzte. Ungeachtet dessen fuhr der Triebwagenführer des Zuges Mainz – Frankfurt (Main) am Bahnsteig ab, achtete nicht auf das haltzeigende Signal N 2 und geriet über die Weichen 98 und 99 in den Weg des einfahrenden Zuges 5062, mit dem er, zwar abgebremst, aber immer noch bei einer Geschwindigkeit von 66 km/h, zusammenstieß.

Die schrecklichen Folgen, u. a. 17 Tote und mehr als 80 zum Teil schwer Verletzte, sind bekannt,



Die Situation im Bahnhof Rüsselsheim: S 5063 stand an der H-Tafel in Gleis 2, ca. 360 m vor Signal N 2. Die Einfahrt aus Richtung Frankfurt war für S 5062 nach Gleis 3 gestellt. Zur Kollision kam es, als S 5063 das »Halt« zeigende Signal N 2 überfuhr, die Weiche 97 aufschnitt und damit in den Fahrweg vom S 5062 geriet. *Zeichnung: E. Preuß*



Von der punktförmigen zur linienförmigen Zugbeeinflussung, bei der ständig Soll- und Istgeschwindigkeit des Zuges verglichen und auch, wenn nötig, die Zwangsbremsung eingeleitet wird.

Foto: DB/Mantel

nicht jedoch die Antwort, warum hier die Indusi versagte. Versagte sie? Vor dem Ausfahrsignal war kein 500-Hz-Magnet eingebaut, weil er bei der Signalstellung »Fahrt frei« ohne Wirkung bleibt. Bei »Halt« halten die Züge am Bahnsteig, aber weniger als 300 m vor dem Ausfahrsignal. Der 500-Hz-Magnet wirkt zudem erst bei einer Geschwindigkeit von mehr als 65 km/h, beim am Bahnsteig haltenden Zug war sie bis zu der Stelle, wo der Magnet eingebaut werden müßte, nicht zu erwarten.

Als der Triebwagenführer unberechtigt abfuhr (er »glaubte«, das Ausfahrsignal in der Stellung »Fahrt frei« gesehen zu haben) und am haltzeigenden Signal N 2 vorbeifuhr, löste der in Höhe des Signals liegende 2000-Hz-Magnet die Schnellbremsung aus, doch der an jeder Achse angetriebene S-Bahn-Zug der Baureihe ET 420 beschleunigte derart, daß er vom Bahnsteig bis zum Ausfahrsignal die Geschwindigkeit von 86 km/h mühelos erreichte und dadurch einen Bremsweg von 200 m benötigte. Bereits 33 m nach dem Haltsignal begann der Fahrweg des nach Gleis 3 einfahrenden Zuges!

Fazit 1: Durchrutschweg verlängern

Dieses »Unterlaufen« der Indusi – bei elektrischer Traktion nicht zum ersten Mal mit Unfallfolgen (!) – bringt die Fachleute der DB ins Grübeln, wie diese Grenze der Technik weiter gesteckt werden kann. Eine »einfache Lösung« wäre die, den Durchrutschweg hinter den Ausfahrsignalen entsprechend den heutigen Beschleunigungswerten elektrischer Traktion zu verlängern bis zu jener Distanz, daß ein solcher Zug schnellgebremst vor ihrem Ende zum Halten kommt. Bisher galt der Durchrutschweg nur für einfahrende, nicht aber für haltende Züge. Als haltender Zug mußte dieser S-Bahn-Zug angesehen werden.

Über Schutzstrecken wurde bereits in den zwanziger Jahren nach ähnlich schweren Unfällen diskutiert; auf größeren Bahnhöfen ließen sie keinen flüssigen und leistungsfähigen Zugbetrieb mehr zu. Ohne größere Gleisumbauten mit veränderten Weichenlagen führten sie zu einer Vielzahl von Fahrstraßenausschlüssen. Wer etwa mag sich vorstellen, daß in Hannover Hbf wegen eines einfahrenden Zuges fast sämtliche anderen Züge stillstehen müßten, weil eben die Schutzstrecke für den einfahrenden Zug in die anderen Fahrwege ragt?

Fazit 2: Elektronik nutzen

Ein anderer Lösungsweg wäre der, sich nicht auf die »Papiersicherheit« zu berufen, sondern die Möglichkeiten der Halbleitertechnik zu nutzen. Mit Hilfe dieser elektronischen Bauelemente kann auf wenigen Metern festgestellt werden, ob ein Zug, der auf ein Haltsignal zufährt, schneller oder langsamer wird. Nach diesem Meßergebnis (er beschleunigt, obwohl das Signal »Halt« zeigt ...) hätte die Zwangsbremsung einzusetzen. Man darf gespannt sein, ob der Rüsselsheimer Unfall zu technischen und organisatorischen Veränderungen führt.

Erich Preuß

Dampf auf d

15. September 1991. Der erste Personenzug erreicht nach 30 Jahren Zwangspause den Bahnhof Brocken. Vertreter des öffentlichen Lebens, verantwortliche Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn und unzählige Schaulustige verfolgen dieses Zeremoniell, das ein Volksfest wird, wie es der Oberharz lange nicht erlebt hat. Mit der Inbetriebnahme der Brockenstrecke ist der wohl wichtigste Meilenstein für den langfristigen Erhalt der meterspurigen Harzbahnen erreicht. Zwar sind noch zahlreiche Fragen ungeklärt. Doch ist gewiß: Der Harz ist wieder um eine Attraktion reicher, ein traditionelles Verkehrsmittel wird künftig Touristen aus nah und fern auf den höchsten Gipfel des Harzes bringen und sich als eine Haupteinnahmequelle für den gesamten Schmalspurbahnbetrieb des Harzes erweisen – wie vor 92 Jahren als die NWE den Gesamtbetrieb aufnahm.



Sommer 1960: Ein Personenzug verläßt Schierke in Richtung Brocken, dem höchstgelegenen Bahnhof der Deutschen Reichsbahn.



Mit Volldampf und voll besetzt erreicht der Zug den höchsten Gipfel des Harzes. Die im Vordergrund zu sehende 99 243 war damals erst vier Jahre alt!

28. 7. 1898
Grundsteinlegung für das Bahnhofsgebäude auf dem Brocken.

4. 10. 1898
Erste Probefahrt bis auf den Bahnhof Brocken.

27. 3. 1899
Inbetriebnahme der Brockenbahn als Bestandteil der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE).

17. 7. 1900
Eröffnung der Haltestelle Goetheweg mit Rückdrückgleis. Der Zugverkehr auf den Brocken findet wegen extremer Witterungsbedingungen in der Regel nur vom 30. April bis 15. Oktober eines jeden Jahres statt.

13. 8. 1961
Auf der seit dem 1. April 1949 von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Strecke wird der Reiseverkehr eingestellt.

1986
Auf dem Streckenabschnitt Schierke – Brocken wird der Bedarfsgüterverkehr eingestellt. Bisher gefahrene Betonteile für die Grenztruppen der DDR werden nicht mehr benötigt. Den im Auftrage der hier ebenfalls stationierten sowjetischen Streitkräfte ausgeführten Materialtransport übernehmen ab Herbst 1986 Lkws über die Brockenstraße. Die Brockenstrecke gilt nicht als stillgelegt, sondern als »außer Betrieb«.

11. 1989
Das Grenzgebiet im Bereich des Brockens wird aufgehoben. Der höchste Gipfel des Harzes ist wieder für Jedermann zugänglich.

10. 1. 1990
Erste Gedanken zur Reaktivierung der Brockenbahnstrecke werden geäußert: Ein bundesdeutsches Konsortium soll das Vorhaben finanzieren, und Eisenbahnpioniere sollen das Gleis erneuern. Naturschützer halten die Inbetriebnahme der Brockenbahn als umweltschädigend und kämpfen gegen die Wiedereröffnung.

18. 5. 1990
Vertreter der Deutschen Reichsbahn und Bürgermeister der an der Brokkenbahn gelegenen Gemeinden sprechen sich für die Wiederinbetriebnahme der Bahn aus. Aktiv wirkt dabei die Interessengemeinschaft »Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e. V.«, die bereits 24 000 Unterschriften für dieses Ziel gesammelt und dazu beigetragen hat, daß die Benefiz-Sonderfahrt von Wernigerode nach Schierke am 30. April 1990 10 000 M Einnahme für einen Fonds zur Erneuerung der Bahn eingebracht hat.

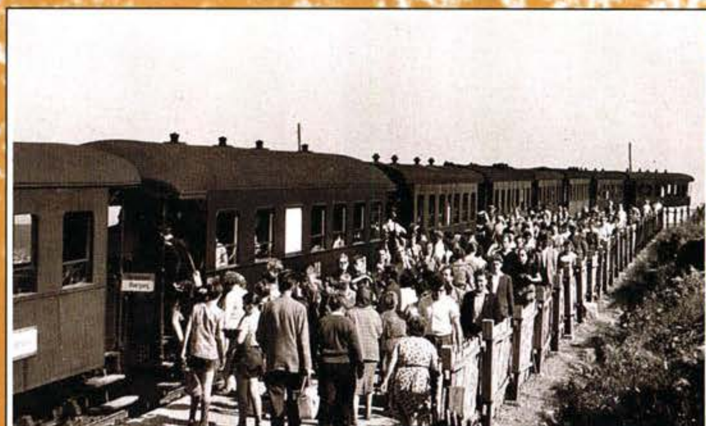
9. 6. 1990
Fahrt eines Skl mit Oberbauexperten von Schierke auf den Brocken, um den Zustand der Strecke genau zu analysieren.

28. 7. 1990
Die totale Sanierung der Brockenstrecke ist unumgänglich. Der Kreisausschuß Wernigerode will dieses Vorhaben unterstützen.

30. 9. 1990
Um auf die Existenz der Brocken-



Wenige Meter vor dem Endbahnhof. Man könnte annehmen, der Zug würde über eine Steinpiste fahren. Die begehrtesten Plätze waren auf der Endbühne des letzten Wagens.



Bahnhof Brocken – Endstation. Dieses Bild läßt hoffen. Möge auch künftig wieder ein solcher Andrang auf dieses einmalige Verkehrsmittel bestehen. *Fotos: W. Albrecht, Oschatz*

em Brocken

1991

bahn hinzuweisen, erscheint im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn erstmals seit 1961 wieder der Streckenabschnitt Schierke – Brocken. Die als Nr. 676 gekennzeichnete Fahrplanleiste enthält jedoch nur Züge von und ab Bahnhof Schierke in Richtung Drei Annen Hohne.

12. 1. 1991
Eine von Herrn Georg Giesecke, Eisenbahndirektor a. D., verfaßte Denkschrift zur Reprivatisierung der ehemaligen NWE wird in der Öffentlichkeit bekannt. Dieses Projekt löst zahlreiche Proteste aus, erweist sich als ein nicht tragfähiges Konzept (siehe MEB 4/91, S. 17), da es im wesentlichen nur einen »IC-Verkehr« Wernigerode – Brocken vorsieht. Wenig später legt die Interessengemeinschaft »Harzer Schmalspur- und Brokkenbahn e. V.« den Entwurf über ein Betriebskonzept vor, das u. a. die sofortige Sanierung der Brokkenstrecke empfiehlt.

13. 3. 1991
In Wernigerode wird von Vertretern der Landkreise Wernigerode, Quedlinburg und Nordhausen sowie 17 Gemeinden und Städten beschlossen, eine kommunale Gründungsgesellschaft zur Erhaltung der Harzer Schmalspurbahnen ins Leben zu rufen.

4. 4. 1991
Die kommunale Gründungsgesellschaft besteht offiziell. Erklärtes Ziel der Gesellschaft besteht in der schnellstmöglichen Gründung einer Kapitalgesellschaft »Harzer Schmalspurbahnen«, wobei hierfür die Eigentumsverhältnisse endgültig zu klären sind. Die bisher erarbeiteten Konzepte zur Zukunft der schmalspurigen Harzbahnen sollen weitgehend berücksichtigt werden. Politiker, Eisenbahner und Eisenbahnfreunde bemühen sich indes um eine sichere Zukunft der Schmalspurbahnen. Die Interessengemeinschaft »Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e. V.« zählt bereits über 200 Mitglieder.

17. 4. 1991
Das Land Sachsen-Anhalt wird für die Reaktivierung der Brockenbahnstrecke finanzielle Mittel bereitstellen. Die Inbetriebnahme der Bahn ist noch für den Herbst 1991 vorgesehen. Dann soll ein Teil der Mauerreste von der einst deutsch-deutschen Grenze per Schiene abgefahren werden.

6. 5. 1991
Die Abfuhr der Mauerteile vom Brokken beginnt mit Lkws in Richtung Elbingerode.

27. 5. 1991
Nach fünfjähriger Betriebsunterbrechung erreicht wieder ein dampflokbespannter Zug den Bahnhof Brocken. Erste Oberbaumaterialien werden abgeladen.

5. 6. 1991
Der Landtag von Sachsen-Anhalt unterstützt die Sanierung der Brockenbahn und stellt dafür 19 Mill. DM bereit.

12. 6. 1991
Die vom Land zur Verfügung gestellten Mittel werden offiziell dem Kreis Wernigerode übergeben. Umweltschützer haben beim Verwaltungsgericht Magdeburg den sofortigen Stopp der Instandsetzungsarbeiten auf der Brockenstrecke beantragt; der Antrag wird am 13. 6 1991 zugunsten der Schmalspurbahn abgelehnt. Am gleichen Tag legen Gegner der Brockenbahn massive Barrikaden in der Nähe des Goetheweges auf das Gleis.

17. 6. 1991
Der Wirtschaftsminister von Sachsen-Anhalt gibt offiziell den Startschuß für die Gleissanierung der Brockenstrecke. Jetzt rollen täglich Bauzüge über Schierke hinaus in Richtung Brocken. Da die Diesellokomotiven der Baureihe 199.8 hier mehrmals entgleisten, kommen nun ausschließlich Dampflokomotiven zum Einsatz.

15. 9. 1991
Feierliche Inbetriebnahme der Strekke Schierke – Brocken für den Reiseverkehr, der jedoch erst ab Frühjahr 1992 planmäßig aufgenommen werden wird.



Nach 30jähriger Pause: Am 15. September 1991 verläßt gegen 11.45 Uhr der erste Personenzug den Bahnhof Schierke in Richtung Brocken. Zuvor hielten Politiker die in solchen Fällen üblichen Ansprachen.



Während der erste Zug aus den Traditionswagen bestand und von den Lokomotiven 99 5903 und 6001 gezogen wurden, rollte der kurz danach folgende Zug mit einem Regelpark und den Lokomotiven 99 5902 und 99 7244.



Auf dem Brocken. Noch 1991 werden – solange es das Wetter zuläßt – bis hierher Sonderreisezüge rollen. Güterzüge sollen Geröll und Reste der Mauerbefestigung abfahren.

Fotos: KLAWIAN



Eine zusätzliche Fahrt mit der 99 7244: vor der sanierten Brücke am Eckernloch. Übrigens hatten Gegner der Bahn das Gleis Tags zuvor an einer Stelle beschädigt.



Juli 1973. Tw 15 (links) ist ein Aufbauwagen aus Leipzig, Tw 14[II] rechts ein Lindner-Fahrzeug aus Halle. Foto: K. Reichenbach

»Wilde Zicke«

und Dom mit Uta

Die altehrwürdige Domstadt Naumburg an der Saale besitzt eine Verkehrsattraktion: Europas einzige Ringstraßenbahn, zugleich Deutschlands kleinsten Stadtstraßenbahnbetrieb. Noch vor vier Monaten schien das Aus für den total heruntergewirtschafteten Betrieb gekommen zu sein. Doch das Blatt wendete sich. Naumburgs Straßenbahn, von den Einwohnern liebevoll »Wilde Zicke« genannt, wird erneuert und weiterfahren. Der »Aufschwung Ost« macht's möglich.

Straßenbahn galt als unmodern

Einige Kleinststraßenbahnbetriebe wurden in der DDR bereits Ende der fünfziger und in den sechziger Jahren stillgelegt. Staßfurt 1957, Hohenstein-Ernstthal 1960, Stralsund 1966 und Mühlhausen 1969. Eisenach folgte 1975. Verkehrswissenschaftler rechneten aus, daß diese Städte nicht »straßenbahnwürdig« und die Beförderungsaufgaben besser durch Stadtbuslinien zu bewältigen seien.
Auch in anderen Städten zeichnete sich das Ende für die Straßenbahn ab: In Zwickau, Gera, Schwerin, Jena und Dessau wurde das Trambahnnetz drastisch reduziert - bis man erkannte, daß der Straßenbahnbetrieb auf Dauer in größeren Städten doch billiger ist. Sogar Ostberlin sollte einmal straßenbahnfrei werden. Die systematischen Streckenstillegungen der sechziger Jahre im Stadtbezirk Mitte legen davon ein beredtes Zeugnis ab. Wie allgemein bekannt, setzte dann in den siebziger Jahren ein groß angelegtes Streckenneubauprogramm ein. Gemäß den ökonomischen Potenzen für eine meist flickgeschusterte Verkehrsinfrastruktur war die Straßenbahn allemal noch am billigsten. Umweltfragen wurden in jenen Jahren so gut wie gar nicht ins Kalkül gezogen.

Hin-und-Her seit 1969

Indes tat man sich in Sachen der meterspurigen Naumburger Straßenbahn schwer. Auch die damals nur 4,6 km lange Ringstraßenstrecke galt als veraltet und unwirtschaftlich. Daher wurde ab 1969 darauf orientiert, den Betrieb bis 1980 einzustellen. Rund zwei Millionen Personen fuhren bzw. fahren jährlich mit Naumburgs »Wilde Zicke« - ein Aufkommen, das ebenfalls - bezogen auf die Größe Naumburgs - als nicht straßenwürdig eingestuft werden muß. Obwohl der damalige Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen Schlimper, u. a. zuständig für die Nahberkehrsbetriebe, höchstpersönlich die geplante Stilllegung unterstützte, sträubten sich Naumburgs Stadtväter gegen dieses Vorhaben. Ab 1972 wurde der verschlissene Fahrzeugpark durch Altbauwagen aus Halle erstetzt. Vier Jahre später schien die Stillegung in greifbare Nähe gekommen zu sein. Der Ring wurde unterbrochen, in der City entstand eine Fußgänerzone - dabei war die Straßenbahn im Wege. Dennoch fuhr sie weiter, von einem Ende zum anderen. Inzwischen planten die Stadtväter eine neue Strecke in das Naumburger Neubaugebiet, während man von Berlin aus weiterhin auf eine Stillegung drängte.

Energiekrise zwang zum Neubau

Inzwischen war das Gleisnetz derart verschlissen, daß die Straßenbahn wegen dringender Reparaturarbeiten 1979 zeitweilig stillgelegt werden mußte. Nun gab es plötzlich grünes Licht für die Schließung des Ringes durch eine 550 m lange Neubaustrecke. Das knapp gewordene Erdöl führte zu der staatlichen Anordnung, auch nur jeden möglichen Liter Kraftstoff einzusparen - koste es was es wolle. Kurz nach Inbetriebnahme des neuen Ringes, der nun aufgrund größerer Radien endlich



Foto: K. Reichenbach

Die Naumburger Straßenbahn am 10. April 1955 auf dem Markt. Seit Jahrzehnten hatte sich an Bahnanlagen und Fahrzeugen nichts geändert.

den problemlosen Einsatz von Nachkriegsfahrzeugen der Bauarten LOWA und Gotha möglich machte, zeichnete sich ein organisatorische Veränderung ab, die Naumburgs Straßenbahn beinahe das Ende gebracht hätte: Ab 1982 gehörte die Straßenbahn nicht mehr zur Stadt, sondern zum Kraftverkehr Zeitz des Verkehrskombinates Halle (Saale). Fortan hatte man in Halle und Zeitz anderes zu tun, als die Naumburger Straßenbahn zu modernisieren - dennoch galt eine Stilllegung aus »volkswirtschaflichen Gründen« als tabu. Das Fazit: Die Gleisanlage wurde restlos heruntergefahren. 1986 wurde der Betrieb eingestellt. Das alte Unformerwerk mußte durch ein neues ersetzt werden, einige Gleisabschnitte waren notdürftig auszubessern. Damit ließ sich der Kraftverkehr Zeitz Zeit. Für ihn war die Straßenbahn der Domstadt ohnehin das fünfte Rad am Wagen. Anstelle der Straßenbahn fuhren Busse als Schienenersatzverkehr. Nach Zeitzer Vorstellungen hätte es dabei bleiben sollen. Knapp zwei Jahre später drehte die »Wilde Zicke« wieder ihre Runden.

»Wilde Zicke« soll bleiben

Nach Wende und Wiedervereinigung Deutschlands sah es um die Zukunft der Ringbahn trotz des neuen Umformers nahezu hoffnungslos aus. Straßenbahnfreunde aus Naumburg und Aachen bildeten eine Initiativgruppe zum Erhalt der Bahn. Daß diese Aktion in die Zeit von mehreren Wahlen fiel, war kein Zufall. Zunächst fühlte sich niemand zuständig, um über die Perspektive der Straßenbahn zu entscheiden. Doch die Naumburger wollten an ihrer lieb gewordenen »Wilden Zicke« festhalten. Von Woche zu Woche gab es neue durch viel Theorie und Euphorie getragenen Pläne und Vorschläge für den Erhalt der Bahn, unter ihnen nicht wenige aus den alten Bundesländern. Die Vorstellungen reichten von einer Privatisierung über einen gesponserten Museumsbetrieb bis zu einem Neubau auf der Trasse der Unstrutbahn (siehe MEB 5/91, S. 14).

Als Attraktion und Verkehrsmittel

Anfang Juli 1991 schienen dann die ersten Sonnenstrahlen an dem bis dahin grauen Himmel der Straßenbahn. Der Kraftverkeht Zeitz ist an einem Rechtsträgerwechsel interessiert, will die Straßenbahn wieder der Stadt Naumburg übergeben. Und im Rathaus der Domstadt ist man sich nun einig: die Straßenbahn bleibt, wird völlig erneuert,als Verkahrsmittel und einmalige Attraktion - neben Dom mit Uta.
Dem Wirrwarr dieser Zeit ist geschuldet, daß die umfangreichen Arbeiten am Gleiskörper am 19. August 1991 ohne abgeschlossenen Rechtsträgerwechsel begannen. Es gilt auch keine Zeit zu verlieren, denn über den »Aufschwung Ost« kann z. Z. die größte Last, die Finanzierung, geregelt werden. Inzwischen denken Naumburgs Stadtväter wieder über zwei neue Straßenbahnstrecken ins Neubaugebiet nach - unter Beibehaltung des Ringes, versteht sich. Die vorhandene Stadtbuslinie wäre dann entbehrlich. Anfang August 1991 erhielt Naumburg zwei in gutem Zustand befindliche LOWA-Triebwagen aus Gera, und zwei bereits 1990 angebotene Mainzer Gelenkzüge stehen noch immer zur kostenlosen Übernahme in der anderen Domstadt bereit.
Es ist kaum zu begreifen, aber wahr: Nur der zugrunde gegangenen Planwirtschaft und der Wiedervereinigung Deutschlands ist es zu verdanken, daß die Naumburger Straßenbahn im nächsten Jahr ihr 100jähriges Bestehen feiern kann. Naumburger Verkehrsfreunde bereiten dieses Jubiläum bereits vor. Wie wäre es da mit einer Dampfstraßenbahnfahrt, wie von 1892 bis 1906 in Naumburg täglich üblich? Der Deutsche Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen ist vielleicht bereit, die erst kürzlich wieder in Betrieb genommene Lokomotive PLETTENBERG auszuleihen, vorausgesetzt, technische und finanzielle Probleme lassen sich klären.
wdm

Zeittafel - Entwicklung der Naumburger Straßenbahn

1885
Projekt einer Pferdebahn von der Stadt zum Bahnhof
1889
Projekt einer Dampfstraßenbahn
18.6.1892
Gründung der Naumburger Straßenbahn-Aktiengesellschaft
15.9.1892
Eröffnung der meterspurigen Dampfstraßenbahn Bahnhof – Wenzelstor
1.10.1900
Die Stadt übernimmt die Straßenbahn.
25.10.1906
letzte Fahrt der Straßenbahn
2.1.1907
Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Bahnhof – Salztor
1908 [1)]
Verlängerung Salztor – Michaelistor in Betrieb genommen
1.10.1910 [2)]
Verlängerung Michaelistor – Moritztor in Betrieb genommen
1913 [2)]
Verlängerung Michaelistor – Bahnhof in Betrieb genommen (Schließung des Ringes)
12.4. – 12.9.1945
Unterbrechung des Betriebes durch Kriegseinwirkungen
12.4.1976
Einstellung des Betriebes zwischen Gartenstraße (Depot) und Jakobstor
15.8. – 9.9.1979
Der Betrieb ruht wegen dringender Erneuerungsarbeiten.
30.12.1981
Inbetriebnahme der Neubaustrecke Gartenstraße – Stephanplatz – Jakobstor. Der Ring ist wieder geschlossen.
29.1.1986
Der Betrieb ruht wegen des Baues eines neuen Unterwerkes und behelfmäßiger Instandsetzung der Gleisanlagen.
20.11.1987
Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes nach fast zweijähriger Unterbrechung
18.8.1991
vorübergehende Stillegung der Straßenbahn; Beginn der Generalinstandsetzung der Gleisanlage

1) genaues Datum bisher nicht ermittelt
2) Die Daten über die Inbetriebnahme sind in den erreichbaren Quellen widersprüchlich. Oft wird als Eröffnungsjahr auch 1909 angegeben.



Ein Blick auf das Depot am 21. August 1991. Rechts ist der erst wenige Tage vorhandene LOWA-Tw 28 aus Gera zu sehen. *Foto: W. -D. Machel*

Vorhandene Fahrzeuge im August 1991

Tw 17	Lindner/1928	1978 ex Halle 643^{II}, ab 1982 Arbeits- und Museumswagen
Tw 23	Gotha/1956	1981 ex Plauen 71^{II}, 1964 ex DR Klingenthal ET 19804, Arbeitswagen
Tw 25	Gotha/1954	1983 ex Gera 138, 1977 ex Magdeburg 420 (ex 11 ^{IV}, ex 50 ^{III}), 1958 ex Staßfurt 20
Tw 27	Werdau/1953	1991 ex Gera 131 (ex Nr. 14 ^{II})
Tw 28	Gotha/1955	1991 ex Gera 136, ex Stralsund 13 ^{II}
Tw 31	Gotha 1960	1988 ex Plauen 91, 1968 ex Halle 531
Tw 32	Gotha/1960	1988 ex Plauen 88, 1968 ex Halle 530
Tw 41	ČKD/1967	1982 ex Halle 787
Bw 11^{II}	Gotha/1962	1987 ex Plauen 9
Bw 12^{II}	Gotha/1960	1988 ex Plauen 1



Triebwagen der NS nach Maastricht in Aachen



Ein Hilfszug der Baureihe 701 bei der Durchfahrt in Buir

150 Jahre Eisenbahn

Köln – Aachen

Am 6. September 1841 wurde die Eisenbahnstrecke Köln – Aachen fertiggestellt. Von Anfang an hatte sie große Bedeutung für den Lokal- und Fernverkehr. Daran hat sich bis heute nichts geändert. In Zukunft werden ICE-Züge unterschiedlicher Bauart das tägliche Bild bestimmen.

Der erste Teil dieser Strecke, der 7,02 km lange Abschnitt Köln Hbf – Müngersdorf, konnte am 2. August 1839 eröffnet werden. Ein knappes Jahr später – am 2. Juli 1840 – folgte der 2,48 km lange Abschnitt Müngersdorf – Lövenich. Der letzte und längste Streckenabschnitt ging schließlich am 6. September 1841 in Betrieb.

Die 60,66 km lange Trasse Lövenich – Horeem – Düren – Stolberg (Rheinland) – Aachen führt durch eine abwechslungsreiche Landschaft mit zahlreichen Brücken, Tunnels und Hochbauten.

Zwei Jahre später begann hier ein neues Kapitel der deutschen Eisenbahngeschichte: Am 15. Oktober 1843 wurde die erste grenzüberschreitende Strecke Deutschlands, die Aachen mit dem belgischen Herbesthal verbindet, in Betrieb genommen. Noch heute ist die Strecke Köln – Aachen mit dem Anschluß nach Belgien ein Kernstück der wichtigsten Eisenbahn-Ost-West-Verbindung in Europa. Reisezugverbindungen wie (Paris –) Aachen – Köln – Berlin – Warschau (– Moskau), Köln – Aachen – Lüttich – Paris sowie Köln – Aachen – Brüssel – Oostende führen über die 150jährige Strecke. Und schließlich spielt die Jubilarin eine wichtige Rolle im Berufsverkehr zwischen Aachen und Köln sowie im Dienstreiseverkehr zwischen Bonn, Köln und Brüssel als Sitz europäischer Einrichtungen und des NATO-Bündnisses. In der jüngsten Vergangenheit fanden auf der Strecke auch Bremsversuche mit den neuen ICE-Fahrzeugen statt. Nur noch kurze Zeit wird vergehen, bis Hochgeschwindigkeitszüge von und nach Frankreich verkehren werden. Für diesen Zweck wird derzeit der ICE-M entwickelt. (Der Buchstabe M steht für Mehrsystem.) Diese Fahrzeuge werden in der Lage sein, mit unterschiedlichen Stromsystemen zu fahren. Jubiläumsfeierlichkeiten wird es in diesen Tagen nicht geben. Im Hinblick auf die europäische Zusammenarbeit soll das »große Fest« erst anläßlich der Inbetriebnahme der ersten Auslandsstrecke Deutschlands zusammen mit den Belgischen Staatsbahnen (SNCB) im Jahre 1993 stattfinden.



Zahlreiche Züge, die auf der 150jährigen Strecke Aachen – Köln verkehren, kommen von Oostende bzw. Brüssel.

Übrigens ist der Bahnhof Aachen für den Modelleisenbahner von besonderem Reiz: Er ist nicht sehr groß, bietet viel Rangiermöglichkeiten und ein abwechslungsreiches Umfeld. DB-Lokomotiven der Baureihen 103, 110, 111, 112, 140, 141, 212 und 215-218, SNCB-Maschinen der Baureihen 1600 und 1800 und verschiedene Dieseltriebwagen der NS gehören hier zum täglichen Bild.

Text und Fotos: A. Petereit, Köln.



Eine 1800er der SNCB bei der Ausfahrt in Köln über Aachen nach Brüssel bzw. Oostende



Schnellzug nach Oostende mit einer Lokomotive der SNCB-Baureihe 1600 in Köln-Deutz

DB 141

Die E 41 001 war die erste Elektrolokomotive, die vom Neubau-Beschaffungsprogramm der DB am 27. Juni 1956 in Dienst gestellt wurde. Die Lokomotive, von denen 451 beschafft wurden, waren für den leichten Reise-und Güterzugdienst auf Haupt- und Nebenstrecken (500-t-Schnellzüge auf 3 ‰ mit 120 km/h, 1000-t-Güterzüge auf 5 ‰ mit 65 km/h) konzipiert. Die ab 1. Januar 1968 als Baureihe 141 bezeichneten Lokomotiven waren und sind auf nahezu allen elektrifizierten Strecken der DB zu finden. Für den S-Bahn-Verkehr im Ruhrgebiet und einer Reihe von Großstädten und Ballungsgebieten sowie auf Nebenstrecken mit Wendezugbetrieb werden die mit Wendezugsteuerung ausgerüsteten Lokomotiven verwendet. Ab 1987 kam dazu teilweise bei moderne Tonfrequenz-Multiplex-Steuerung zur Anwendung, bei der Steuerimpulse über die 1000-V-Heizleistung übertragen werden. Stationiert waren die Lokomotiven in einer größeren Zahl von Bahnbetriebswerken und sind seit Anfang 1990 noch in Frankfurt 1, Hamburg 1, Saarbrücken, Seelze, Hagen 1, Bebra, Mannheim 1 und Nürnberg 1. Die Lokomotiven wurden mit grün-schwarzem Anstrich, die letzten von ihnen bereits mit türkis-beigem Anstrich geliefert. Ein Teil von ihnen bekam auch einen blauen Lokomotivkastenanstrich. Die blauen oder grünen Lokomotiven erhielten bei fälligen Hauptuntersuchungen ebenfalls den türkis-beigen Anstrich. Seit 1987 werden die Lokomotiven mit dem neuen rot-schwarzem Anstrich versehen, die erste Lokomotive in diesem Look war die 141 414 des Bw Hamburg 1, die am 19. März 1987 das AW verließ. Ausgemustert sind bisher 20 Lokomotiven, anfangs wegen Unfall- und Brandschäden, später auch wegen des verschlissenen allgemeinen Zustandes.

Dieter Bäzold



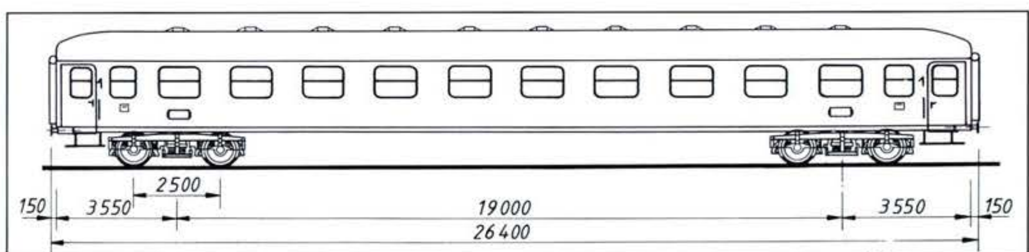
Lokomotive 141 062 in ausgebesserter grün-schwarzer Farbgebung am 11. August 1990 in Probstzella
Foto: Bäzold



Lokomotive 141 062 in neuer Farbgebung am 27. April 1988 im AW München-Freimann
Foto: Mehnert

Aüm 203

Zeichnung im Maßstab 1:200
Nenngröße 0: x 44; H0: 2,3; TT: x 1,67; N x 1,25; Z: x 0,91.



Ausgewählte Daten
Höchstgeschwindigkeiten 200 km/h · Laufkreisdurchmesser 950 mm · Dienstmasse 37,8 t · Sitzplätze 60 · Aborte 2 · Waschräume 2

Bereits Ende der 50er Jahre hatte die Deutsche Bundesbahn großen Bedarf an neuen Fernreisezugwagen. Von 1960 bis 1965 lieferte die Industrie eine größere Anzahl von Reisezugwagen der Bauart Am 203, die bereits zwei Vorläufer hatten: den 201 (erster Baujahr 1952) und den Am 202. Der Am 203 bewährte sich auch im internationalen Verkehr gut. Er ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt und ist als 1.-Klasse-, 1./2.-Klasse-und 2.-Klasse-Wagen in Betrieb. Der Schnellzugwagen ist in der Regel mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz 33 ausgerüstet. Ursprünglich wurde der Generator über eine Kardanwelle angetrieben, später an einer Achse angeflanscht. Der Wagenkasten besteht aus Leichtprofilen und Blechen (St 37).

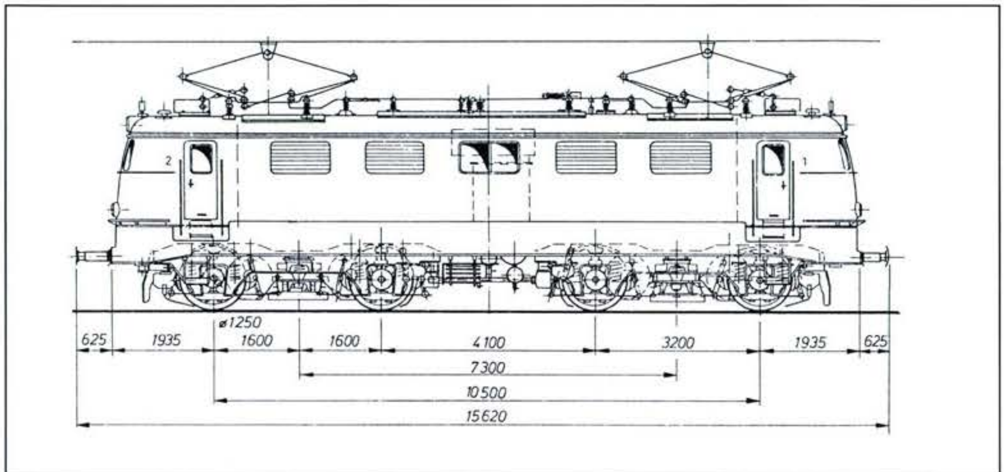




Lokomotive 141 339 in der damaligen Standardfarbkomposition im Jahr 1980
Foto: DB-Fotodienst/Mantel

DB 141

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten:
Radsatzordnung Bo' Bo' · Stromsystem 16 2/3 Hz, 15 kV · Höchstgeschwindigkeit 120 km/h · größte Anfahrzugkraft 275 kN · Dauerleistung 2310 kW · Dienstmasse 66,4 t · Treibraddurchmesser 1250 mm

Modell Eisen Bahner



Reisezugwagen der Gattung Atüm 203 für die 1. Klasse im Jahre 1979
Foto: DB-Fotodienst/Mantel



Modell Eisen Bahner

Lokomotive 141 436 in Nürnberger S-Bahn-Verkehr mit entsprechender Farbgebung im Jahr 1990
Foto: Petereit

Eisenbahn-Kalender

Faszination jeden Monat neu

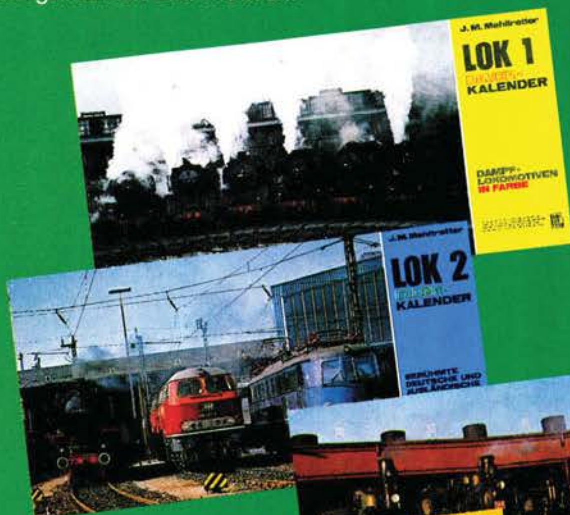
Eisenbahnen in Deutschland 1992
13 farbige Kunstdruckblätter
Großformat 420x295 mm
19.80 Bestell-Nr. 70702



Feuer, Wasser und Kohle prägten zur Dampflokzeit das Erscheinungsbild der Eisenbahn. Heute verbinden pfeilschnelle Triebzüge die Ballungszentren in Europa. Aber noch existiert neben der Hochtechnologie auch die nostalgische Nebenbahn-Idylle. Erleben Sie selbst die vielfältige »Faszination Eisenbahn« mit diesen Kalendern – jeden Monat neu – in sorgfältig ausgewählten Bild-Motiven!







Lok-Dauer-Kalender
13 farb. Kunstdruckblätter
Großformat 290x550 mm
Dauerkalendarium
jeder Kalender: **29,–**





J. Michael Mehltretter ist der Autor der hier vorgestellten Lokomotiv-Dauerkalender. Lokomotiv-Fans kennen und schätzen seine brillanten Farbfotografien. Außergewöhnliche Motive und hochwertiges Kunstdruckpapier machen seine Lokomotiv-Dauerkalender zu einem beliebten Wandschmuck. Alle Kalender im Großformat von 290x550 mm haben 13 farbige Blätter und sind mit einem Dauerkalendarium ausgestattet. Dadurch bleiben sie über Jahre hinweg aktuell. Nebenstehende Ausgaben sind lieferbar:

Lok 1 – Dampflokomotiven in Farbe — Deutsche Dampfloks in voller Fahrt
29,– Bestell-Nr. 10313

Lok 2 – Berühmte deutsche und ausländische Dampfloks I
29,– Bestell-Nr. 10394

Lok 3 – Berühmte deutsche und ausländische Dampfloks II
29,– Bestell-Nr. 10474

Lok 4 – Deutsche Dampfloks, der Nachwelt erhalten — Berühmte Baureihen
29,– Bestell-Nr. 10594

Lok 7 – Lokomotiv-Porträts in Farbe — vom »Phoenix« 1863 bis zum ICE
29,– Bestell-Nr. 01125

Bitte senden Sie Ihre Bestellung an

tp MEDIEN SERVICE
Postfach 1235 – O-1086 Berlin

Lieferbedingungen:
Die gelieferten Bücher u.ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum.
Versandkosten-Anteil: Inland = DM 4.50
ab Bestellwert DM 80,– porto- und verpackungsfrei
europ. Ausland = DM 6.50 (nur Nachnahme)

BESTELL-COUPON

Bitte liefern Sie mir:

___ Ex. **Kalender Eisenbahnen'92**		Best.-Nr. 70702
Dauer-Kalender:	___ Ex. **Lok 1**	Best.-Nr. 10313
	___ Ex. **Lok 2**	Best.-Nr. 10394
	___ Ex. **Lok 3**	Best.-Nr. 10474
	___ Ex. **Lok 4**	Best.-Nr. 10594
	___ Ex. **Lok 7**	Best.-Nr. 01125

☐ **Kostenloses Gesamtverzeichnis »Eisenbahn-Bücher«**

Name

Straße

PLZ/Ort

Unterschrift

DR-Ellok fuhr erstmals 160 km/h



Am 21. August 1991 wurde zum ersten Mal bei der Deutschen Reichsbahn mit elektrischen Lokomotiven zwischen Wünsdorf und Golßen (siehe Bild) eine Geschwindigkeit von 160 km/h gefahren. Dabei handelte es sich um die 112 006 und 112 007, die als erste Elloks der bisherigen DR-Baureihe 212 mit der neuen Baureihenbezeichnung 112 gemäß Umzeichnungsplan (siehe MEB 6/91) von der Hennigsdorfer Lokomotivfabrik ausgeliefert wurden.
In diesem Jahr erhält die Deutsche Reichsbahn von dieser Baureihe 35 Lokomotiven für den Einsatz im EC- und IC-Verkehr. Ab Ende Mai 1992 soll zwischen Berlin und Dresden die Höchstgeschwindigkeit 160 km/h betragen und die Fahrzeit wieder unter zwei Stunden liegen.
Drei weitere Elloks der bisherigen Baureihe 212, die 212 003, 212 004 und 212 005, sind derzeit auf Strecken der Deutschen Bundesbahn vor InterCity-Zügen mit Geschwindigkeiten von 160 km/h im Betriebseinsatz. Sie befördern u. a. die IC »Weser-City« zwischen Hannover und Bremen bzw. Bremerhaven und »Oldenburg-City« zwischen Hannover und Oldenburg. Als erste Lokomotive der Baureihe 212 hatte die 212 002 am 25. September 1990 auf dem Rollprüfstand der Deutschen Waggonbau AG in Berlin-Bohnsdorf die projektierte Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreicht. *Text und Foto: H.-J- Kirsche*

Sarkophage nach Wildpark



Am 17. August 1991 überführten die beiden deutschen Bahnen in einem Sonderzug die sterblichen Überreste der Preußenkönige Friedrich Wilhelm I. und Friedrich II. bis zum Potsdamer Bahnhof Wildpark. Von dort wurden die Sarkophage zur letzten Ruhestätte in den Park von Sanssouci gebracht. In Brandenburg Hbf erhielt der ab hier aus dem Kronprinzenwagen und einem DRG-Schnellzuggepäckwagen bestehende Zug – in letzterem befanden sich die Sarkophage der legendären Preußenkönige – die Traditionslokomotive 74 1230 der Deutschen Reichsbahn. Um den Zug in Wildpark in einem historischen Gepräge empfangen zu können, wurden die ebenfalls zu diesem Zug gehörenden DB-Gesellschaftswagen in Brandenburg abgekuppelt. Das Bild zeigt den Sonderzug beim Verlassen des Brandenburger Hbf nach Wildpark. In Wildpark endete der einmalige Sonderzug an der Ladestraße. Die Nutzung des bekannten Kaiserbahnhofs war nicht möglich, da die Anlage weiterhin eingerüstet ist.
Foto: K. Bothe, Berlin

Neubaustrecke über Ingolstadt

Der bayerische Ministerrat hat sich für die Streckenführung der geplanten Neubaustrecke München – Nürnberg über Ingolstadt entschieden. Die neue Strecke ist mit 171 km Gesamtlänge 28 km kürzer als die heutige Strecke über Augsburg und Treuchtlingen und bringt dank ihrer Ausbaugeschwindigkeit von 250 km/h eine Fahrzeitverkürzung von 31 Minuten zwischen München und Nürnberg.
Die Planung sieht für rund 3 Milliarden DM Baukosten einen rund 90 Kilometer langen Neubauabschnitt zwischen Nürnberg und Ingolstadt sowie den Ausbau der weitergehenden, bereits bestehenden Strecke bis München vor. Die Bauzeit wird voraussichtlich neun Jahre betragen, Baubeginn soll 1993 sein.
Die Entscheidung zum Raumordnungsverfahren durch die Regierung war verbunden mit einigen bautechnischen Auflagen. So soll die Trasse im Bereich des Köschinger Forstes auf etwa 4 km Länge unterirdisch geführt werden. Ingolstadt muß ICE-Haltepunkt werden und die Überholungsbahnhöfe Allersberg und Altmühltal sind zu Regional-Bahnhöfen auszubauen. *v. Ha.*

PKP Mitglied der INTERFRIGO

Vertreter der Polnischen Staatsbahnen (PKP) und der Internationalen Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte INTERFRIGO haben am 27. Juni 1991 die Aufnahme der PKP als 25. Mitgliedsbahn vollzogen.
Die Zusammenarbeit zwischen PKP und INTERFRIGO war bereits 1983 durch einen Vertretungsvertrag im betrieblichen und wagenwirtschaftlichen Bereich begonnen worden. Durch den Beitritt der Polnischen Staatsbahnen, die mit ihrem 28 000 km langen Streckennetz über das drittgrößte Bahnnetz Europas verfügt, werden 650 PKP-Kühlwagen der INTERFRIGO unterstellt. Deren verwalteter Wagenpark erhöht sich dadurch auf 10 292 Einheiten. *INTERFRIGO, Basel*

900-mm-Erzbergbahn wird Denkmal

Die Grubenbahn des ehemaligen VEB Nickelhütte, die von St. Egigien nach Callenberg führte und etwa 10 Kilometer lang war, soll im Bereich des ehemaligen Lokomotivbahnhofs Reichenbach zum technischen Denkmal erklärt werden. Es wird in Erwägung gezogen, Triebfahrzeuge, Wagen und andere für diese Bahn typische Geräte schrittweise der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die eingleisige 900-mm-Strecke war 1962 elektrifiziert worden.
Durch ein gutes Zusammenwirken des Landratsamtes Hohenstein-Ernsttal mit der Industriegesellschaft St. Egigien mbH wurden die für den Erhalt vorgesehenen Einrichtungen und Anlagen bereitgestellt. Beiden Einrichtungen ist es zu verdanken, daß ein Teil der Bahn gerettet wird. Um den vorgesehenen Fahrzeugpark sowie die Gleisanlagen, Stellwerks- und Signaleinrichtungen zu pflegen, ist es erforderlich, einen Verein zu gründen.
Interessenten melden sich bei J. Kunis, PF 112 in O-9610 Glauchau

Cargo-X-Betrieb

Zunächst als Pilotprojekt starteten die SBB am 3. Juni dieses Jahres zwischen den Güterterminals von Zürich, Bern und Lausanne täglich je zwei Güterzüge nach festem Fahrplan, mit denen ein neues, zukunftsweisendes Haus-Haus-Angebot für Behälter unter dem Namen Cargo X angeboten wird.
Ziel dieser in beiden Richtungen je als ein Tages- und Nachtzug verkehrenden Züge ist, hochwertige Güter der Just-in-time-Produktion oder der Verteillogistik von den Straßen des hochbelasteten schweizerischen Mittellandkorridors auf die Schiene zu verlagern. Dabei werden die Behälter mit Straßenfahrzeugen von den Versendern zum Umschlagplatz transportiert und dort innerhalb weniger Minuten auf die SBB-Flachwagen verladen.
Bei entsprechender Nachfrage wollen die SBB das Cargo-X-Linienzugnetz auch auf andere Ballungsgebiete ausdehnen.

»Lufthansa Airport Express« aus Halberstadt



Um Flughäfen und Luftraum von Kurzstreckenflügen zu entlasten, nahm die Deutsche Lufthansa Anfang Juni die neu »Lufthansa Airport Exprress«-Route Frankfurt (Main) Flughafen – Stuttgart Hbf in Betrieb. Statt ins Flugzeug bittet die Gesellschaft ihre Kunden in den Zug, ohne daß sie Einbußen an Zeit und Komfort erleiden. Für die neue Linie orderte die Deutsche Lufthansa beim »Partner für Fahrzeugausrüstung« (PFA) Weiden (Oberpfalz) sieben Reisezugwagen, die aus vorhandenen Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn umgebaut werden sollten. Dem PFA Weiden war es nicht möglich, die Arbeiten in der geforderten Frist auszuführen. Mit dem Reichsbahnausbesserungswerk Halberstadt sprang ein potenter Partner ein. Jeweils einen Wagen 1. und 2. Klasse rekonstruierte der PFA Weiden; zwei Wagen 1. und drei Wagen 2. Klasse baute das Raw Halberstadt um.

Die Wagen 1. Klasse, Gattung Avmz, haben neben zwei großraumähnlichen Abteilen mit 15 bzw. 10 Plätzen je ein Familien-, Crew-, Galley- und Gepäckabteil. Sie bieten insgesamt 35 Sitzplätze. Im Großraum der 2.-Klasse-Wagen Bpmz finden 39 Passagiere Platz; daneben gibt es hier ebenfalls ein Galley-Abteil für die Speisenzubereitung und zwei Gepäckabteile.

Gestaltung und Ausstattung der Innenräume entsprechen dem Produktbild der Deutschen Lufthansa und wurden von einem Designbüro des Flugunternehmens entwickelt. Man verwendete hochmoderne Materialien mit großer Festigkeit und Brandsicherheit. Originell ist das Beleuchtungskonzept. Die Lampen sind hinter gelochten Blechen verborgen; ein »Sternenhimmel« spendet diffuses Licht.

Alle Wagen sind druckertüchtigt, besitzen Klimaanlagen und geschlossene Toilettensysteme. Die Züge des »Lufthansa Airport Express« bestehen aus einem Wagen der 1. und zwei Wagen der 2. Klasse und werden von Lokomotiven der Reihe 111 geführt. Sie sind Reisenden mit Flugtickets vorbehalten. Unterwegs bietet das Personal der Lufthansa den in Flugzeugen üblichen Service.

Nachdem die 1.-Klasse-Wagen bereits am 1. Juni 1991 ausgeliefert wurden, rollten die Wagen 2. Klasse (unser Bild) für den »Lufthansa Airport Express« Ende Juli 1991 vom Hof des Raw Halberstadt. *Text und Foto: Clemens Hahn*

Panoramawagen für die SBB



Seit Anfang Juli liefert die Schindler Waggon in Altenrhein/Schweiz zwölf neuartige Panoramawagen an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) aus, die sie auf touristisch attraktiven Strecken grenzüberschreitend einsetzen wollen. Die Drehgestelle für die 26 400 mm langen, 2 825 mm breiten und 4 280 mm hohen Wagen fertigt SIG Neuhausen, während die gesamte elektrische Ausrüstung wie Klimaanlage, Mehrstromenergieversorung über Bordnetzumrichter, Diagnoseeinrichtungen sowie Türsteuerung mit Microprozesorüberwachung von ABB Verkehrssysteme geliefert wird. Die 52,42 t schweren Wagen mit 19 000 mm Drehzapfenabstand und 910 mm Raddurchmesser bieten 54 Sitzplätze für 18 Raucher und 36 Nichtraucher. Besonderes Merkmal der neuen Fahrzeuge sind die hohen Panoramascheiben, die bis weit in das gerundete und zusätzlich angehobene Dach reichen und so einen umfassenden Ausblick ermöglichen. Da die Waggons bis 200 km/h schnell sind, bedurfte es für die in die Rahmenkonstruktion eingeklebten Scheiben besonderer statischer Untersuchungen, um auch den starken Belastungen bei Zugbegegnungen in Tunneln standhalten zu können.

Foto: Asea Brown Boveri AG; Text: v. Ha.

Wittenberge modernisiert Doppelstockwagen

Während die verschlissenen zwei- und vierteiligen Doppelstockzüge (DBx, DBv) und die fünfteiligen Doppelstock-Gliederzüge (DGB) der Deutschen Reichsbahn bis 1995 ausgemustert sein werden, sind die Doppelstock-Einzelwagen weiter für den Regional- und Nahverkehr vorgesehen. Die DR verfügt über rund 650 der 26,8 m langen sogenannten »Doppelstock-Standard-Sitzwagen« (DBm) und der entsprechenden Steuerwagen. Sie wurden zwischen 1974 und 1990 in mehreren Serien, jeweils geringfügig modifiziert, vom Wagonbau Görlitz geliefert. Technisch befinden sich die Wagen in gutem Zustand, doch sie genügen keinesfalls modernen Komfortanforderungen. Mehr Licht, mehr Farbe und bequemeres Sitzen – nach diesem Leitbild will die Deutsche Reichsbahn ihre Doppelstockwagen für die Produkte S-Bahn, CityBahn und RegionalSchnellBahn umbauen.

Im Raw Wittenberge entsteht dafür gegenwärtig ein »1:1-Modell«. Designer, Marketingexperten, Fahrzeugtechniker und mit der Rekonstruktion von Reisezugwagen vertraute Praktiker erproben in einem ausgemusterten Unfallfahrzeug die Gestaltungsmöglichkeiten.



Ohne die Statik des Wagenkastens anzugreifen, erhält der Oberstock an jedem Ende und auf jeder Seite zwei zusätzliche Fenster, der Zwischenstock je Ende und Seite eines. Im Inneren fallen einige der Zwischenwände weg, andere werden durch Glasscheiben ersetzt. So erhält der einsteigende Reisende sofort den Überblick über den Unter- und den Zwischenstock. (Foto).

Um den Jahreswechsel 1991/92 wird das Raw Wittenberge zwei Musterwagen, die CityBahn-Niveau haben, fertigstellen. Eventuell folgen bereits im nächsten Jahr die ersten 100 modernisierten Wagen. Im Zuge der Rekonstruktion sollen auch Undichtigkeiten im Bereich der Fenster und technische Mängel an den Türen behoben und neue Toiletten, elektrische Zusatzheizungen sowie moderne Energieversorgungsanlagen eingebaut werden. Zugleich bewirbt sich der Waggonbau Görlitz um einen Auftrag über 100 neue Wendezug-Steuerwagen im neuen Design. Die Chancen für den Waggonbau Görlitz dafür stehen nicht schlecht.

Text und Foto: Clemens Hahn

Warten auf Einsatz



Auf den Einsatz wartete am 19. Juli 1991 die 119 015 im Schuppen des Bw Probstzella, auf die Fahrt nach Halle zur Radsatzvermessung die bei der Regentalbahn aufgearbeitete 119 087.

V. Emersleben

Warten aufs Ende



Auf die Fahrt zum Schrottplatz warten seit Juli 1991in der Einsatzstelle Zeitz des Bw Leipzig Hbf West die 254 052, 254 040, 254 059, 254 066, 254 106 und die 254 110. Noch im Betriebspark befinden sich die Traditionslok 254 056 und die 254 153.

V. Emersleben

Fahrplankonturen 1992/93

Die Fahrplankonstrukteure von Bundes- und Reichsbahn arbeiten schon jetzt am Jahresfahrplan 1992/93. Die Linie 4, die Hamburg und Bremen mit München künftig stündlich über Würzburg–Nürnberg–Augsburg verbindet, wird ab Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992 durchweg mit ICE-Hochgeschwindigkeitszügen gefahren. Abwechselnd werden alle zwei Stunden Hamburg und Bremen bedient, so daß zwischen Hannover und München ein Ein-Stunden-Takt besteht.
Im Winter 92/93 werden die ersten Hochgeschwindigkeitszüge auf der Strecke Hamburg–Frankfurt (Main)–Karlsruhe (–Basel –Zürich) unterwegs sein. Nach dem gegenwärtigen Stand der Planung werden zwei Züge bis Zürich durchlaufen.
Ab Mai 1993 wird dann der Liniendienst auf dieser Strecke voll vom InterCityExpress übernommen.
Auch die Anbindung Berlins an das ICE-Netz ist dann vorgesehen. Im übrigen InterCity-Netz 1992/93 erhält Berlin abermals bessere Verbindungen: Durch eine neue IC-Linie Hamburg-Berlin-Dresden und eine weitere München–Leipzig–Berlin. Die IC-Linie 7 wird Hamburg mit Dresden über Berlin-Stadtbahn verbinden. Vorgesehen ist gegenwärtig ein Zwei-Stunden-Takt.
Die Strecke zwischen Berlin und Dresden soll dann im 160 km/h-Tempo befahrbar sein. Ein Zug soll bis Prag, einer nach Westerland mit weiteren Halten in Itzehoe, Heide (Holstein), Husum und Niebüll verlängert werden. Alle Züge dieser neuen Linie halten in Dresden-Neustadt. Zwischen München und Berlin über Leipzig wird neu die IC-Linie 8 eingerichtet und ebenfalls im Zwei-Stunden-Takt bedient. In Berlin beginnen und enden diese Züge im Hauptbahnhof, dem früheren Schlesischen Bahnhof oder Ostbahnhof, außerdem halten sie im Flughafen Berlin-Schönefeld. Als Systemhalte sind ferner Naumburg, Jena, Saalfeld, Probstzella – wegen des erforderlichen Lokwechsels –, Lichtenfels, Bamberg, Erlangen, Nürnberg und Ingolstadt, in den Tagesrandverbindungen auch Fürth (Bayern) vorgesehen. Südlich von München soll ein IC nach Garmisch-Partenkirchen, ein weiterer freitags und samstags bis Berchtesgaden verlängert werden.
Eine weitere IC-Linie soll Saarbrücken und Dresden über Mannheim – Frankfurt (Main) – Erfurt – Leipzig verbinden. Unterwegs sollen die Züge in Kaiserlautern, Darmstadt, Fulda und Bebra, in Eisenach und Dresden-Neustadt halten. In Tagesrandlage werden auch Homburg (Saar), Neustadt (Weinstraße) und Hanau bedient.

Rbf Wahren

In Leipzig soll ein Hochleistungsrangierbahnhof entstehen. Standort wird Leipzig-Wahren; Baubeginn ist 1993. Die erste Baustufe soll 1997 abgeschlossen sein; die Fertigstellung ist für die Jahrhundertwende geplant. Zur Geräuschminderung ist der Einsatz von Gummigleisbremsen vorgesehen. *V. Haak*

AEG übernimmt LEW

Die Rückübernahme der Lokomotiv-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf GmbH (LEW) bei Berlin durch die AEG ist einen weiteren Schritt vorangekommen. Das 1913 gebaute Werk gehörte bis zu seiner Enteignung 1948 schon einmal der AEG und war die einzige Lokbauanstalt in Deutschland, die komplette Elloks herstellen konnte. 1931 zog hier dann auch noch, von AEG übernommen, der Dampflokbau von Borsig ein.
Der Aufsichtsrat der LEW berief am 28. Mai Klaus Oertel, Vorstandsmitglied der AEG und zuständig für das Geschäftsfeld Bahnsysteme, zu seinem Vorsitzenden. Ihm zur Seite stehen als Stellvertreter Philipp Becker von der IG Metall Oranienburg sowie Dr. Peter Gold, Mitglied der Geschäftsführung der AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH.
Wesentliche Aufgabe des neuen Vorstandes ist die Ausgliederung der Schienenfahrzeugaktivitäten aus den übrigen Konzernbereichen von LEW, wie Elektrowärmetechnologien, Elektroisolierstoffe und Heißwassersysteme.
Für 1991 befinden sich bei den LEW folgende Fahrzeuge in der Fertigung: 60 Viertelzüge der Baureihe 270 (Berliner S-Bahn), 75 Lokomotiven der Baureihe 212, 2 Prototypen der Baureihe 252, die zur Zeit bei der DR erprobt werden; zwei weitere sollen Drehstromantrieb erhalten, der seit Mitte der achtziger Jahre in der 243 001 (Weiße Lady) von den LEW erprobt wird. *v. Ha/V. Haak*

Salonwagentreffen in Potsdam

Zur 1000-Jahr-Feier 1993 in Potsdam ist u. a. geplant, vom 15. bis 23. Mai eine Eisenbahnschau mit preußischen Lokomotiven und Wagen zu veranstalten; daneben sollen moderne DR- und DB-Fahrzeuge gezeigt werden. Für die Modellbahnfreunde gibt es ebenfalls eine repräsentative Ausstellung. Ferner tagt – wie bereits gemeldet – der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) erstmals in einem der neuen Bundesländer. Diese Jahrestagung in Potsdam steht unter der Schirmherrschaft des Eisenbahnfreundes Prinz Louis Ferdinand von Preußen.
Ein besonderer Leckerbissen indes soll ein Salonwagentreffen am 22. Mai 1993 werden. Die Reichsbahn stellt dafür kostenlos ein bewachtes Gelände im Raw Potsdam, dem ältesten deutschen Eisenbahnausbesserungswerk, zur Verfügung.
Die Veranstalter hoffen, daß die Idee zum ersten Salonwagentreffen in der deutschen Eisenbahngeschichte europaweit aufgenommen wird und rufen die Eigner historischer Wagen auf, sich mit ihren Fahrzeugen zu beteiligen. Interessenten wenden sich an den Magistrat der Stadt Potsdam, Dezernat Kommunale Einrichtungen, Friedrich-Ebert-Straße 79–81, O–1560 Potsdam. Dort ist Frau Christel Gernhuber als Zuständige auch unter der Telefonnummer Potsdam 35 28 31 zu erreichen.

InterRegio-Wagen aus Halberstadt



Das Raw Halberstadt wird, nachdem dort der Neubau von 112 Reisezugwagen der Gattung Bmz für den InterCity-Verkehr abgeschlossen ist, vorraussichtlich InterRegio-Wagen für die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn umbauen. Im Juli und August 1991 arbeitete das Raw an zwei Baumustern. Spenderwagen waren ein Bm 234 der DB und ein 26,4-m-Wagen der Gattung Bm der DR, Baujahr 1986. Letzterer stammt aus der Serie von 1 352 Neubau-Seitengangwagen der Gattungen Am, Bm, ABm und BDm, die das Raw Halberstadt zwischen 1983 und 1990 für die Deutsche Reichsbahn fertigte. Lackierung, Ausrüstung und Sitzplatzteilung beider Musterwagen entsprechen voll und ganz den vom PFA Weiden für die DB umgebauten InterRegio-Wagen.
Während der Bm 234 der DB zwölf Abteile hat, hat der Bm der DR elf und bietet entsprechend mehr Beinfreiheit. Um in den DR-InterRegio-Wagen nun die gleiche Anzahl Sitzplätze unterzubringen wie in denen der DB, erhielt der Musterwagen neue Seitenwände mit zwölf Fensteröffnungen für die Fahrgasträume. Wie die in Halberstadt gebauten Bmz erhält auch der InterRegio-Wagen Drehgestelle der Bauert GP 200 mit Scheiben- und Magnetschienenbremsen. Er ist daher für 200 km/h zugelassen.
Bereits jetzt ist das Raw Halberstadt am Umbau von InterRegio-Fahrzeugen für die DB beteiligt. Im Auftrag des auf den Innenausbau spezialisierten PFA Weiden baut das Raw Wagenkästen von ABm-Wagen so um, daß daraus in Weiden InterRegio-Wagen 2. Klasse entstehen können. Daneben stellte das Raw Halberstadt im Juli den ersten Rohbau für einen Bistro-Wagen fertig.
Das Bild zeigt den Wagenkasten des ersten InterRegio-Wagens der DR. Gegenüber dem Spenderwagen Bm hat das neue Fahrzeug ein Seitenfenster mehr.

Text und Foto: Clemens Hahn

Moderne Signaltechnik für Finnland

Die Finnischen Staatsbahnen (VR) rüsten zwischen 1990 und 1996 425 ihrer Triebfahrzeuge mit dem ATC-Signalsystem (Automatic Train Control) der Stockholmer ABB-Tochter EB Signal im Werte von rund 40 Millionen DM aus. Das bereits bei zehn Eisenbahngesellschaften im Einsatz befindliche System läßt sich der Bremscharakteristik der verschiedenen Züge anpassen und eignet sich deshalb gleichermaßen für Expreß- und Güterzüge wie für Stadtschnellbahnen. Die Geschwindigkeit, die Signalstellung sowie weitere für den Betrieb wichtige Daten werden dabei überwacht und angezeigt, was dem Lokführer erlaubt, energiesparend zu fahren. Übersieht der Führer ein Signal oder überschreitet er die zulässige Geschwindigkeit, wird eine automatische Bremsung eingeleitet. Das ATC-System sorgt zudem für stufenlose Beschleunigung und Verzögerung.

v. Ha.

S-Bahn zum Flughafen

Nach Frankfurt (Main), Düsseldorf und ab 1992 München soll der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel einen S-Bahnanschluß erhalten. Die Strecke soll vom S-Bahnhof Ohlsdorf ausgehen und 3,2 km unterirdisch zum Flughafen führen. Dort ist ein Bahnsteig mit zwei Gleisen in der ersten unterirdischen Ebene vor dem Flughafenterminal geplant. Kosten: 270 Millionen D-Mark. ***MEB***

Für den Ernstfall



Im Osten wie im Westen hatte die Eisenbahn in den Planungen der Militärs für den »Ernstfall« ihren besonderen Platz. Dabei ging es nicht nur um die Logistik der Truppenbewegungen. In den Tresoren lagen – und liegen noch immer – Pläne, strategisch wichtige Eisenbahnknoten und -strecken für den vorrückenden Gegner unbrauchbar zu machen.
Eine solche Strecke ist die »Schiefe Ebene« von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorgast. Auf nur 7,07 km Länge überwindet sie 158 m Höhenunterschied und erklimmt den steil aufragenden Südrücken des Fichtelgebirges. Hier ließen die Krieger von wenigen Jahren links und rechts der Gleise zwei Stahlbetonsäulen errichten. Am »Tag X« genügen zwei kleine Sprengladungen, um die viele Tonnen schweren Betonblöcke als Sperren auf die Gleise zu kippen und die Strecke so mindestens für einige Stunden, bei »Feuerunterstützung« möglicherweise für mehrere Tage, unbrauchbar zu machen.

Text und Foto: Clemens Hahn

LVT-Pendel Pirna-Děčin

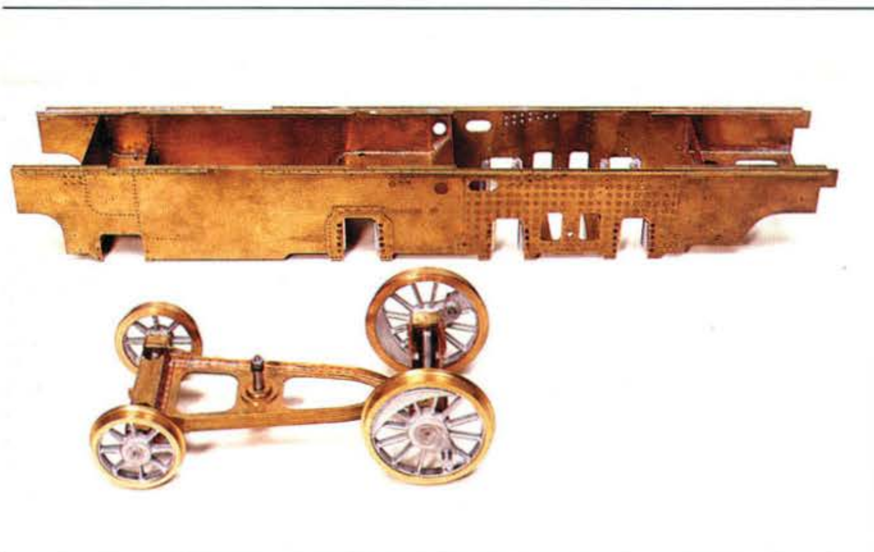
Zwischen Bad Schandau und Děčin verkehren Dienstpersonenzüge (Dsp) mit LVT, um zwischen beiden Orten Eisenbahner zu befördern. Zum Einsatz gelangt ein in Pirna beheimateter Triebwagen. Hier sind derzeit folgende LVT stationiert: 171 021, 171 035, 171 065 und 171 067, wovon täglich zwei Fahrzeuge Planleistungen erbringen: Dsp 2173 Pirna ab 5.05 Uhr, Děčin an 5.57 Uhr, Dsp 2172 Děčin ab 6.06 Uhr, an Bad Schandau 6.32 Uhr, Dsp 2175 ab Bad Schandau 17.00 Uhr, Děčin an 17.28 Uhr, Dsp 2176 Děčin ab 17.57 Uhr, Pirna an 19.05 Uhr. Der zweite Triebwagen rollt auf der KBS 312 Pirna–Arnsdorf als P 19811, 19812, 19813, 19814, 19815, 19816, 19818, 19819, 19820, 19823, 19824, 19825, 19826, 19827, 19828 und 19830. Aufgrund des geringen Fahrgastaufkommens wird ohne Beiwagen gefahren.
Das Foto zeigt den 171 065 beim Überqueren der deutsch-tschechischen Grenze bei Schöna am 24. Mai 1991.



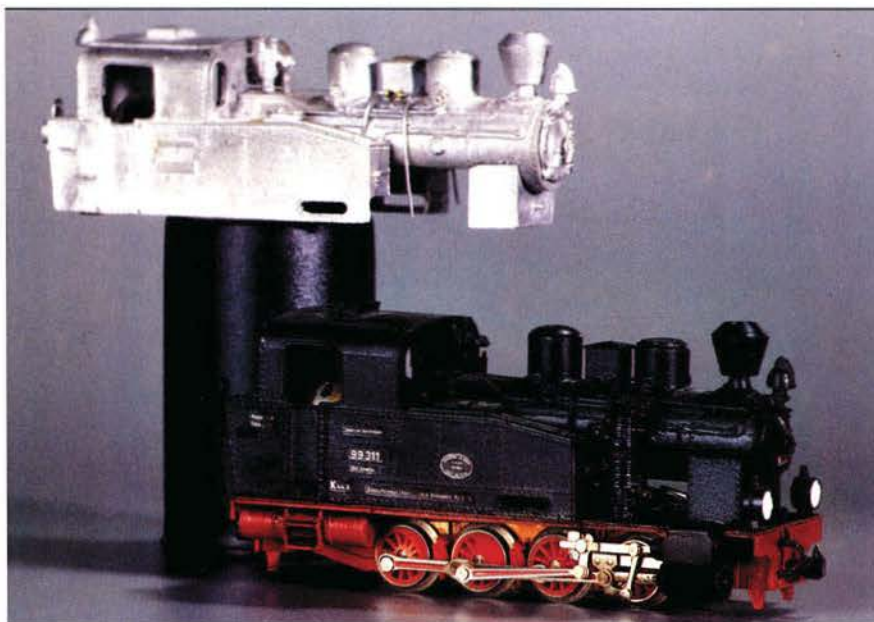
Text und Foto: S. Klein



Gesupertes H0-Modell der meck. T 4 nach einem Bausatz von Modell-Loco

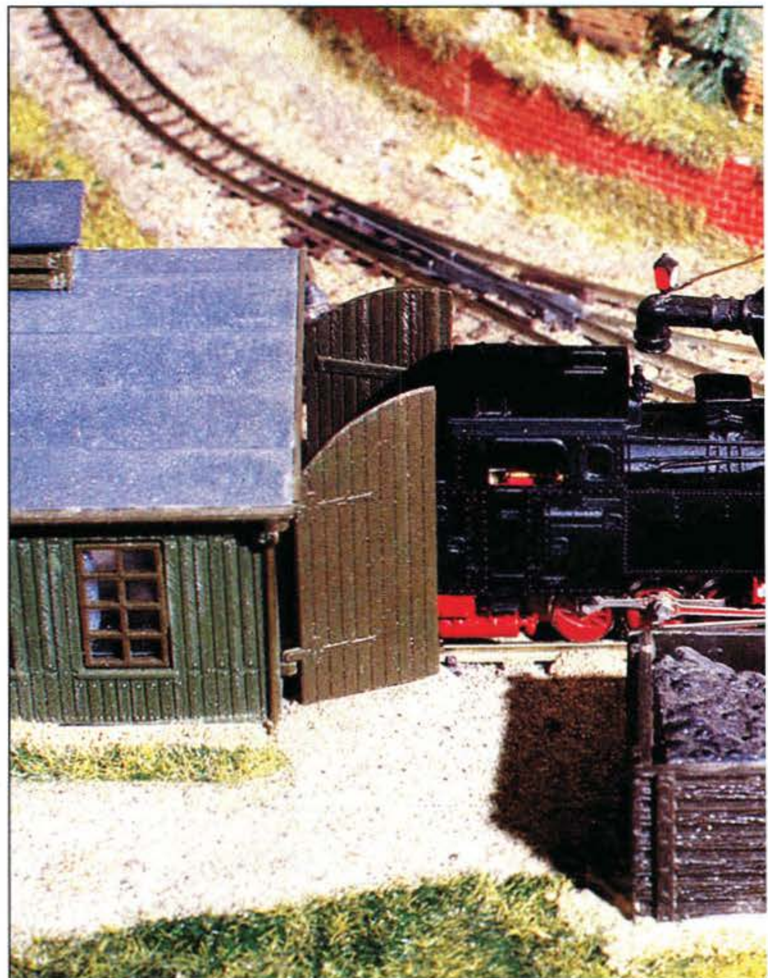


Modellbau par excellence: Rahmen und Krauss-Helmholz-Lenkgestell des 1:20er Modells der T 4, selbst die Gießhäute zwischen den Speichen stimmen.



Modell der Bäderbahn-Lokomotive 99 311 im Rohbau (Weißmetallguß) und als Fertigmodell

»Molli-E



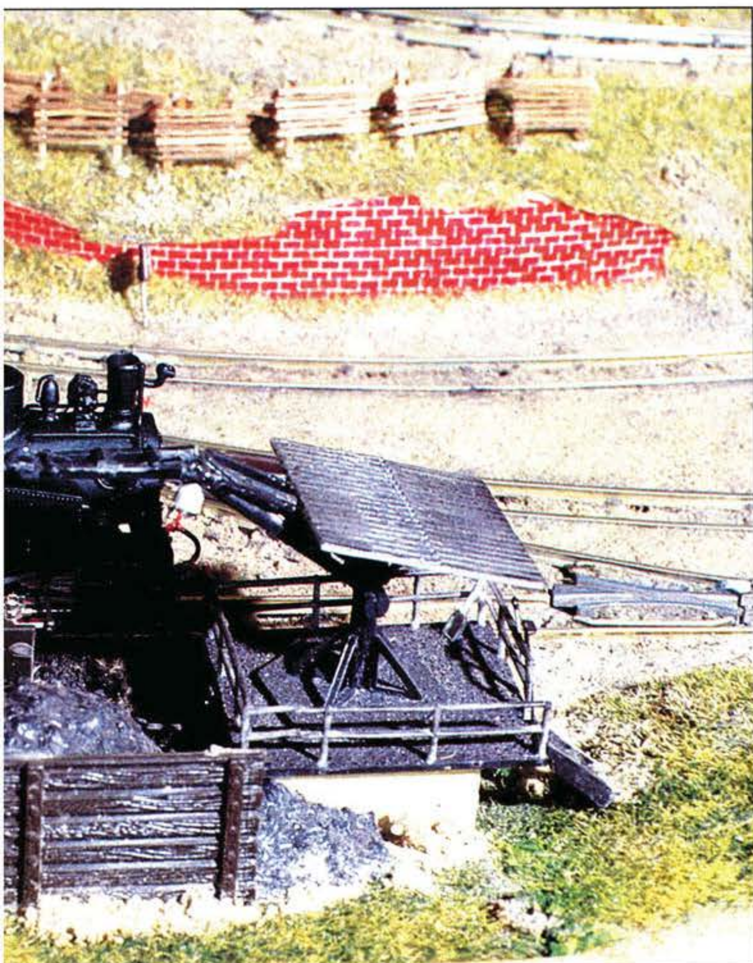
Dies ist keine Hommage an füllige, swingende Entertainerinnen und auch keine ernstzunehmende Bezeichnung einer Brüder-Gilde. Ernst zu nehmen ist jedoch die Arbeit der engagierten Eisenbahnfreunde um die Doberaner Bäderbahn »Molli« allemal. Bemühen sie sich doch bereits seit vielen Jahren nicht nur um die Bewahrung des Ostsee-Kleinods »Molli«, sondern um alles, was über die Geschichte der Eisenbahn Mecklenburgs in Erfahrung zu bringen ist.

Sie haben sich immer schon vor »staatlicher Vereinnahmung« bewahrt. Selbst in Zeiten, in denen individuelles Forschen und Recherchieren sehr suspekt war, fuhren sie auf ihren eigenen Schienen, die Mitglieder der »Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen« in Bad Doberan. Angeschlossen an den ehemaligen Kulturbund der DDR, hatten sich die Eisenbahnfreunde um Dr.-Ing. Lutz Mohr stets jenen Freiraum bewahrt, der für das kreative Arbeiten in einer Gemeinschaft so wichtig ist. Die neue Freundschaft, die nach der Wende mit dem »Nachbarn von der Waterkant«, dem BSW-Modellbahn Lübeck, geschlossen wurde, wird die subtile Gemeinschaftarbeit sicher noch befördern.

Auf drei Säulen stützt sich die Arbeit der Doberaner Interessengemeinschaft:

- Die lückenlose Aufarbeitung der Geschichte der Doberaner Bäderbahn »Molli«,
- die Bewahrung und Erhaltung

rothers«



von Unterlagen und Informationen zur Geschichte der Eisenbahnen in Mecklenburg

- die Nachbildung einer Lokomotive der Großherzoglichen Staatseisenbahnen Mecklenburgs und Oldenburgs, der Baureihe T 4 im Maßstab 1:20.

Das Besondere an der Arbeit der Doberaner Freunde sind die fließenden Übergänge zwischen den einzelnen Säulen einerseits und den Unterschieden zwischen Vorbild und Modell andererseits. So entstehen gleichzeitig unter den Händen des Grafikers und Dozenten an der Heiligendammer Fachhochschule für angewandte Kunst, Klaus Grosche, Zeichnungen, Anschauungstafeln und Chronikaufzeichnungen von allen bei der Bäderbahn eingesetzten Triebfahrzeugen, Wagen und sonstigen Betriebsmitteln, während andere Gemeinschaftsmitglieder Modell-Kleinserien von Lokomotiven und Wagen des »Mollis« in der Nenngröße $H0_e$ entwickeln und herstellen. Die exakte Nenngröße müßte eigentlich nach amerikanischem Vorbild $H0_{n3}$ heißen.

Wenn Eisenbahnfreunde, die an einer Schmalspurstrecke wohnen, Modellbahnen bauen, dann bauen sie Schmalspurbahn-Modelle. Ausschnitt aus der Anlage des Modellbahnfreundes Palzelt.

Foto: Lehmann

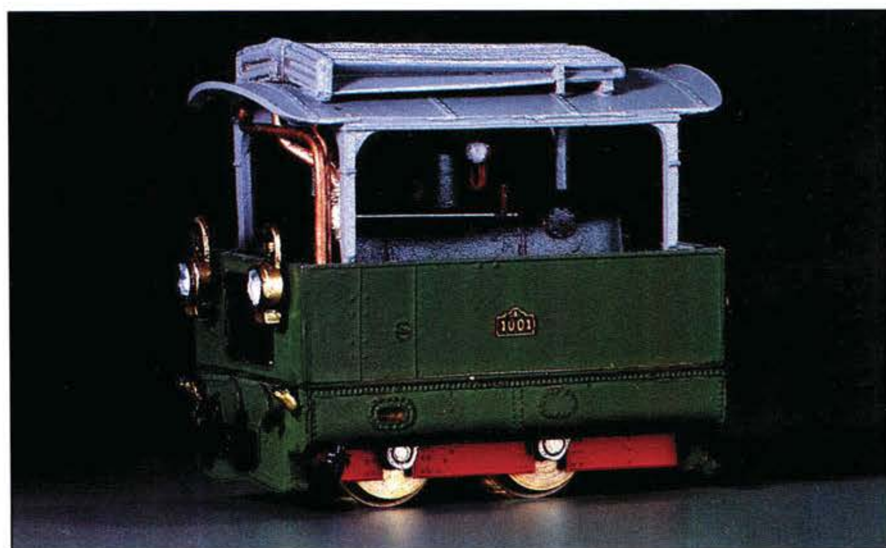
Dem handelsüblichen N-Gleismaterial der Nenngröße $H0_e$ opferte man jedoch das Prinzip der maßstäblichen Umsetzung der seltenen 900-mm-Spur. Die Fahrzeuge der Kleinserie bestehen vorwiegend aus Weißmetall-Gußteilen (Lokomotivgehäuse und Zurüstteile) und geätzten Messingplatten (Wagenwände und -dächer). So entstanden bisher die zweiachsige Trambahnlokomotive der frühen Bäderbahn und die Lokomotive 99 311 mit Kobelschornstein sowie vier verschiedene Reisezug- und Güterwagenmodelle. Der Bausatz der 99 323 ist zum 60. Geburtstag der noch im Dienst stehenden Maschine 1992 geplant.

Auch die Arbeit an der zweiten Säule, dem Forschen auf den Spuren der mecklenburgischen Eisenbahnen, kommt nicht ohne Modellbau aus. So enthalten die Schubladen der Sammlung des Dr. Mohr wertvolle historische Unterlagen, vornehmlich aus Archivrecherchen im Schweriner Landesmuseums und vieler Stadt- und Heimatmuseen der Mecklenburg-Vorpommerschen Region. Dazu gehören auch selbst- und umgebaute Modelle in verschiedenen Nenngrößen wie das gesuperte H0-Modell der berühmten meck. T 4 aus einem Bausatz von Modell-Loco.

Und genau diese Lokomotive hat sich Lutz Mohr zum Vorbild genommen für ein aufwendiges Projekt: Das Wiedererstehen der T 4 im Maßstab 1:20. Dabei gehen die Modellbauideen des promovierten Wissenschaftlers sehr ehrgeizige Wege. Soll doch das Modell exakt bis ins Detail maßstäblich nachgebildet werden. Um das zu erreichen sind solche erstaunlichen, Modellbaulösungen am Rande zu beobachten, daß z.B. die Schraubenköpfe von 3/4-Zoll-Schrauben (sechskantig mit einer Schlüsselweite von 2,2 mm) genau in Form und Zahl nachgebildet werden!

Die Gleitlager der Achsen werden in maßstäblich nachgebildeten Lageröffnungen des Lokomotivrahmens geführt, selbstverständlich mit der präzis nachgestalteten und funktionsfähigen Federung versehen. Inzwischen haben die Doberaner eine Fördergemeinschaft Bäderbahn »Molli« e.V. gegründet, die den Niedergang dieser berühmten Schmalspurbahn verhindern soll. Ideenreiche Überlebensmodelle und das hohe Engagement der Doberaner Eisenbahnfreunde versprechen einen guten Erfolg dieser Bemühungen.

Georg Kerber



Trambahn-Lok Nr. 1001 als $H0_e$-Modell in Kleinserie. Das Schmuckstück ist als Bausatz und als betriebsfähiges Fertigmodell erhältlich.

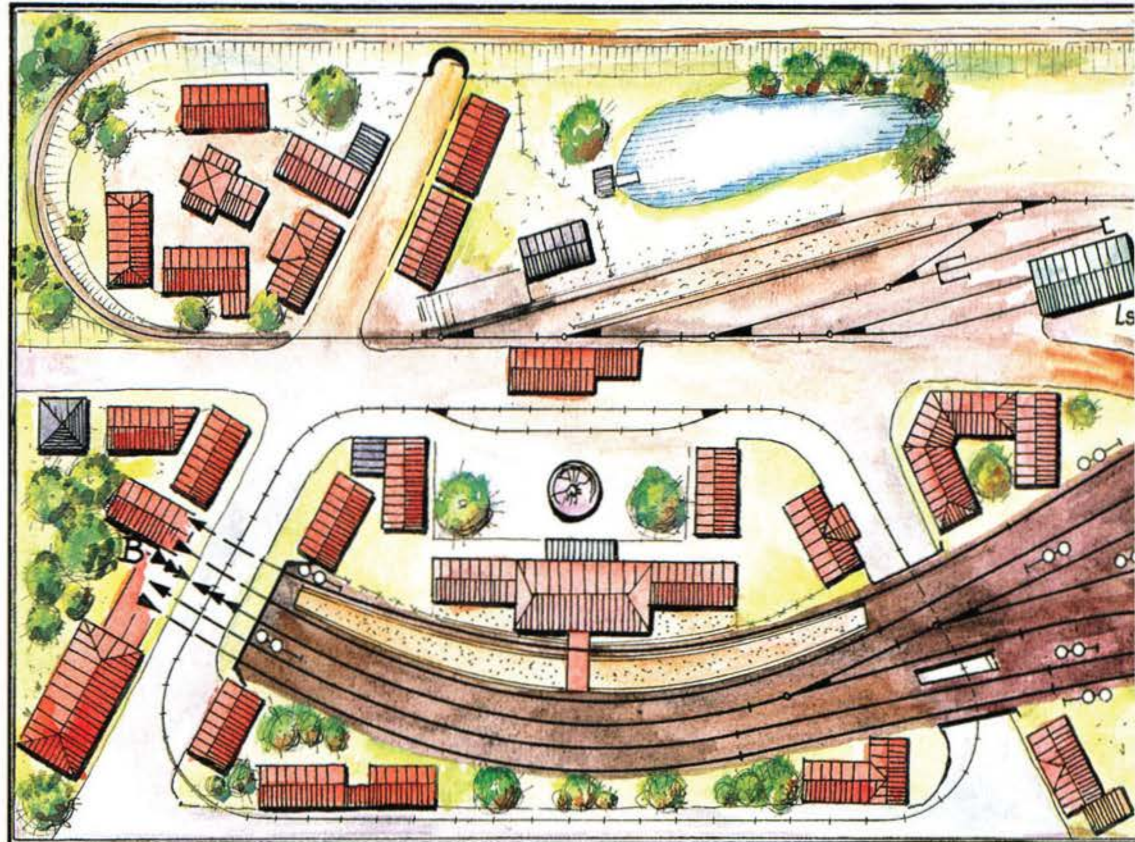


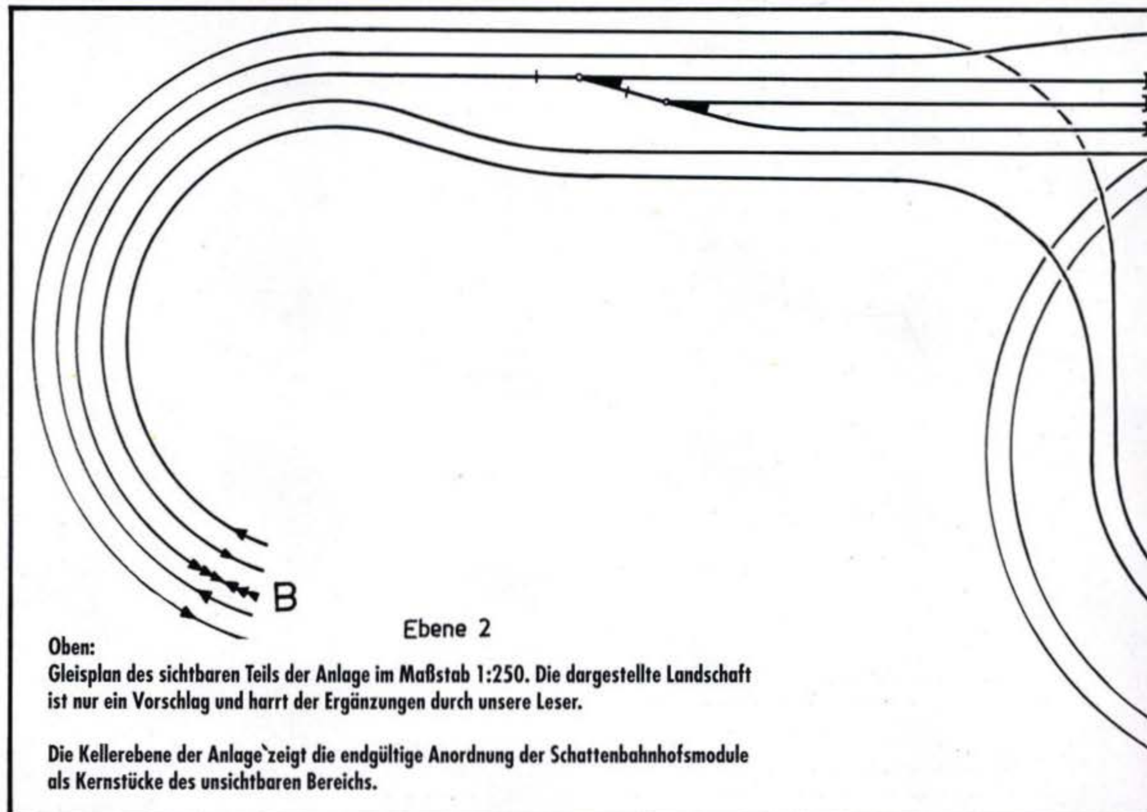
Fotos: Klawian

Güterwagen der Doberaner Bäderbahn aus geätztem Messingblech und mit gegossenen Drehgestellblenden.

Die Namenlose

Weit mehr als die Hälfte der Teilnehmer an der Leserumfrage gaben der Nenngröße H0 den Vorzug, und etwa gleich viele favorisierten die Nachgestaltung eines regen Neben- oder Schmalspurbetriebes im Zeitalter der (vorwiegenden) Dampflokomotive.





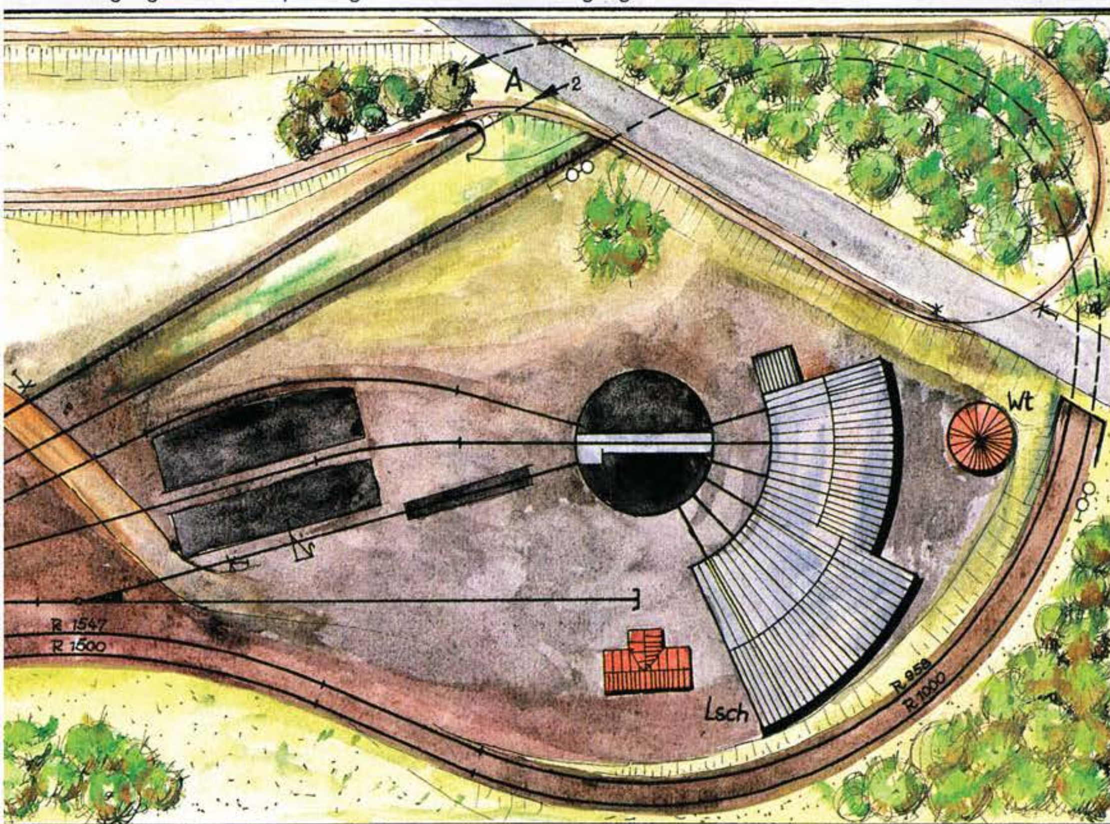
Oben:
Gleisplan des sichtbaren Teils der Anlage im Maßstab 1:250. Die dargestellte Landschaft ist nur ein Vorschlag und harrt der Ergänzungen durch unsere Leser.

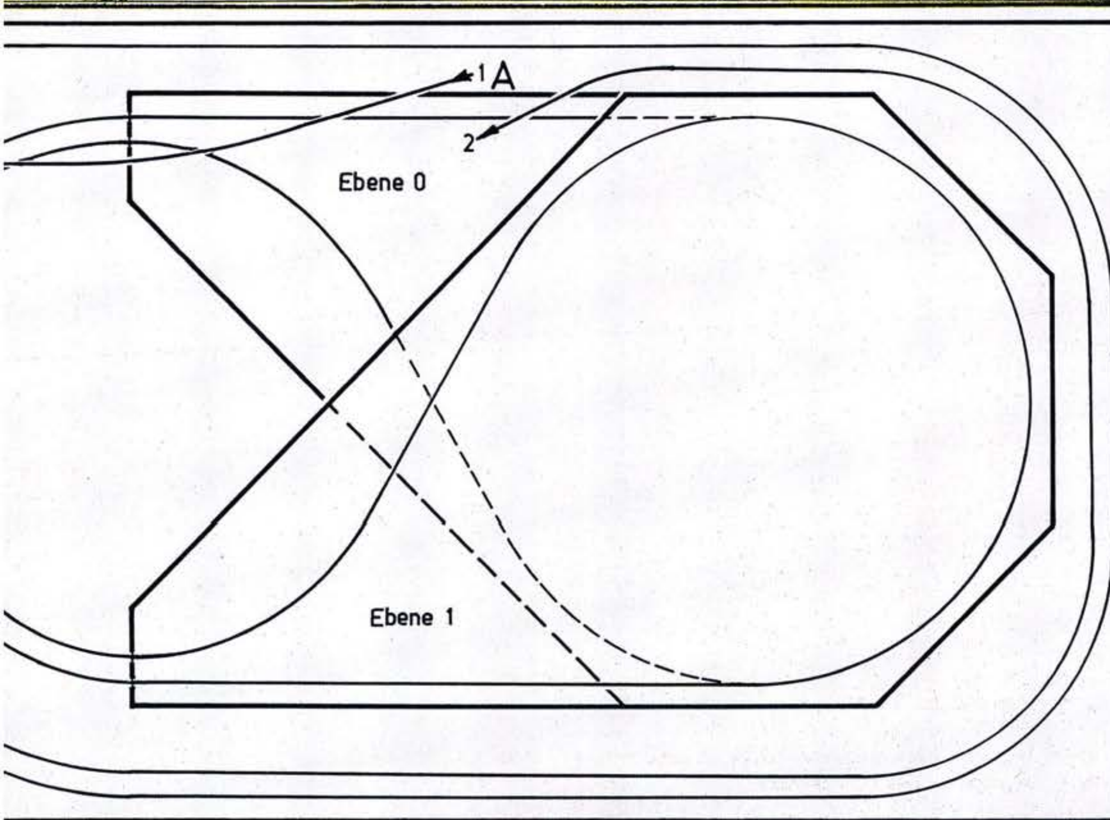
Die Kellerebene der Anlage`zeigt die endgültige Anordnung der Schattenbahnhofsmodule als Kernstücke des unsichtbaren Bereichs.

Grundsatzentscheidungen

Die nun endgültig von uns konzipierte Anlagenlösung ist ein Konglomerat aus verschiedenen, zur Auswahl vorgestellten Anlagenentwürfen. Das ergab sich aus der Vielzahl der bei uns eingegangenen Zuschriften und deren Berücksichtigung bei der Gleisplanung für unsere Leseranlage. Den vorwiegenden Wünschen unserer Leser entsprechend, soll das Anlagenthema städtischen Eisenbahncharakter beinhalten mit regem Zugverkehr auf der Haupt- und Nebenbahn und ein großes Bahnbetriebswerk aufweisen. Die frühe Zeitepoche III soll für Dampfbahnatmosphäre sorgen. Als Kompromiß aus diesen Wünschen und dem zur Verfügung stehenden Platz entstand eine Anlagenkonzeption im Vorstadtmilieu. Romantische Akzente setzen das Dampflok-Bw und die Schmalspurbahn ins Gebirge. Eine ringfahrende Straßenbahn bildet das Tüpfelchen auf dem »i«. Der maßstäbliche Entwurf des Gleisplans ließ beträchtliche Probleme sichtbar werden. Den Knackpunkt bildeten dabei – wie nicht anders zu erwarten war – die Radien der Gleisbögen. Diese sollten im sichtbaren Bereich nicht wesentlich unter 800 mm liegen, so daß sich für die Anlagenbreite eine Erweiterung der geplanten Fläche auf 1700 mm notwendig machte. Die Bestätigung der geplanten Anlagenlänge ergab sich im wesentlichen aus den Weichenneigungen und Gleisabständen sowie der Gleisanzahl. Auch hier mußte die ursprünglich vorgesehene Anlagengröße von 4000 mm auf 5000 mm korrigiert werden. Sicher kein, bei unseren platzbeschränkt lebenden Lesern, Begeisterung auslösender Entschluß. Unter dem Aspekt der Öffentlichwirksamkeit der Anlage für unsere Zeitschrift waren diese Entscheidungen jedoch notwendig.

Die Modellandschaft trägt Mittelgebirgscharakter und könnte in der Gegend um Dresden anregende Vorbilder finden.





Das Thema

Die Umsetzung des aus den vorgenannten Überlegungen entstandenen Themas gliedert sich in mehrere Schwerpunkte. Im vorderen linken Abschnitt der Anlage liegt der Bahnhof B-Heim. Noch ist er namenlos, und wir warten gespannt auf die Vorschläge aus unserem Leserkreis. Genau genommen ist der Bahnhof ja nur ein Haltepunkt für den Vorortverkehr. Er erhält aber infolge des hohen Verkehrsaufkommens durch die Umsteigemöglichkeiten zur Kleinbahn und zur Straßenbahn Bahnhofscharakter, der durch die Menge der Gleise (zwei Bahnsteiggleise, zwei Streckengleise und ein Lokumfahrgleis) optisch unterstützt wird. Die umliegenden Gebäude stellen ein Gemisch aus Miets-, Einzel- und Geschäftshäusern dar, die vorwiegend in der Gründerzeit gebaut wurden.

Die Schmalspurbahn in der Nenngröße H0 dient ausschließlich dem Urlauberverkehr, weshalb Umladeanlagen fehlen. Einen prononzierten Platz nimmt auf der Anlage das Bahnbetriebswerk ein. Es ist die Heimat von vorwiegend Dampflokomotiven, die die Zugbespannung im (imaginären) Hauptbahnhof übernehmen. Natürlich werden auch fremde Maschinen im Bw gewartet und mit Vorräten versehen. Daraus ergibt sich ein vielfältiger Bestand an Schnellzug-, Personen- und Güterzuglokomotiven sowie von kleinen Maschinen, die im Rangierdienst eingesetzt werden. Wegen des ständig sich erweiternden Bestands an Diesellokomotiven wurde im Kohlenbansen II eine Diesel-Be-

tankungsanlage eingerichtet. Eine Elektrifizierung der Anlage ist in absehbarer Zeit nicht vorgesehen. Die Fahrten der Triebfahrzeuge zum und vom Hauptbahnhof erfolgen über das Lokverkehrsgleis. Die Straßenbahn erschließt im Ringverkehr große Teile der Stadt und fährt nur in eine Richtung. Da das Verkehrsaufkommen relativ gering ist, genügt eine eingleisige Streckenführung. Die Einbindung in den Städtecharakter des Umfelds und die Gestaltung der Ausweiche auf dem Bahnhofsvorplatz ermöglicht kreative Gestaltung bis ins Detail.

Die Anlage

Durch die geschickte Anordnung verdeckter Gleisabschnitte konnte der Eindruck einer linienorientierten Trassierung erweckt werden. Dabei besteht das ganze aus in sich verschlungenen Kreisen, so daß jeder Zug irgendwann wieder an seinen Anfangspunkt anlangt. Die bereits im Heft 9/91 vorgestellten Schattenbahnhofsmodule sind in diese Linienführung eingeschlossen.

Der Anlagenaufbau sieht die Zerlegbarkeit in einzelne Segmente vor. Das erleichtert den Transport der Gesamtanlage und ermöglicht die in sich abgeschlossene Gestaltung und Bearbeitung der Teilanlagen. Außerdem sind in der künftigen Fortführung der Konzeption die Möglichkeiten gegeben, Segmentausschnitte mit verschiedenen, modulartigen Anlagenteilen auszufüllen. So bieten sich die Anlagenelemente Bahnbetriebswerk, Vorstadtbahnhof und Schmalspurbahn an, in der beschriebenen Segmentbauweise mit verschiedenen Inhalten gestaltet zu werden. Möglicherweise bieten sich weitere Zerlegungen der Anlage in Segmente an oder es müssen beschriebene Segmente weiter zerlegt werden, was z. B. für das fünf Meter lange Segment Schmalspurbahn zutrifft. Und noch eine Absicht soll verwirklicht werden: Damit die Leseranlage bei künftigen Ausstellungen von allen Seiten betrachtet werden kann, wurde der Schmalspurbahn-Teil so angelegt, daß er hauptsächlich von der Rückseite der Anlage zu betrachten ist. Damit wird den unterschiedlichen Interessen der Besucher entsprochen, die entweder auf den Hauptbahnteil oder die Schmalspurbahn gerichtet sein können.

Eine Feinplanung der Schmalspurbahn und des Bahnbetriebswerkes steht noch aus. Die Lesermeinung ist nach wie vor gefragt.

Termine

Unsere Modellbau-Mannschaft ist gegenwärtig dabei, die bereits fertiggestellten Bauteile konzeptionsgerecht zusammenzufügen. Neben den beiden Schattenbahnhofsmodulen sind das sämtliche Hauptgleise einschließlich des verdeckten Lokbahnhofs mit den Zufahrtsgleisen zum Bahnbetriebswerk. Beim Bau der beiden Schattenbahnhöfe wurden inzwischen weitere Fortschritte erreicht, so daß ihrem Einbau nichts mehr im Wege steht. Es ist eine alte Modellbahner-Weisheit, daß es für Freude am schnellen Baufortschritt sorgt, wenn man möglichst viele Baugruppen vorbereitet. Nichts ist dem Spaß am Modellbau abträglicher, als das Abarbeiten eintöniger »Rottenarbeiten« wie etwa das Annageln von laufenden Metern Schwellenband. Abwechslung schafft hier meistens das Vorhaben mehrerer, möglichst unterschiedlicher Arbeiten an der Modellbahnanlage. Das fällt in der ersten Aufbauphase nicht schwer. Zu diesem Zeitpunkt ist die Fülle der zu bewältigenden Aufgabe noch so groß, daß Abwechslung kein Problem ist.

Planen und Bauen

Wie bereits angeführt, ist die Mitwirkung der Leser mit der Entscheidung über die grundsätzliche Gestaltung der Leseranlage keineswegs beendet. Im Gegenteil, die Mitarbeit fängt erst richtig an:

- Entwerfen Sie das Bahnbetriebswerk! Der auf unserem Gleisplan dargestellte Entwurf muß noch nicht der Letzte sein. Der Gleisplan sollte den Ablauf der Lokomotivbehandlungen für Dampf- und Dielselloks berücksichtigen. Dazu sollte der Ringlokschuppen mindestens sechsgleisig sein und auch Schnellzugloks aufnehmen können. Für die wenigen im Bw stationierten Diesellokomotiven genügen entsprechend lange Abstellgleise.
- Entwickeln Sie die erforderlichen Schaltungen für den automatischen Betrieb der Hauptstrecke und der Schattenbahnhöfe. Für die Festlegungen der Blockabschnitte gilt eine maximale Zuglänge von drei Metern. Auch die Schmalspurbahn kann automatisiert werden, oder sollte man sie lieber manuell bedienen können?
- Planen Sie die Anlage der Schmalspurbahn. Sie erstreckt sich auf zwei Platten mit den Ausdehnungen von 5000 mm x 700 mm. Bei den genannten Vorbildern lagen die der sächsischen Schmalspurbahnen eindeutig vorn.
- Legen Sie den Verlauf der Straßenbahn fest und bringen Sie Vorschläge zum Betrieb derselben.
- Machen Sie Vorschläge zum Bau der Hochbauten und zur Verwendung eventueller Bausätze oder Bausatzelementen.

Wenn Sie selbst am Mitbauen an unserer Anlage interessiert sind, stehen Ihnen alle Möglichkeiten offen. Nach einer kurzen Rückkopplung mit uns über Größe und Stil der Bauten können Sie Ihren ganz persönlichen Anteil an der Gestaltung unserer Leseranlage leisten. *Peter Zander*


Über Varianten der Anordnung der Schattenbahnhofsmodule wurde ausführlich informiert. Die gegenüberliegenden Einfahrten in diese Module sind besonders großräumig.

Die Lesermeinung

Aus allen Himmelsrichtungen erreichten uns Zuschriften unserer Leser zur Umfrage im Heft 8/91. Nicht nur aus deutschen Landen kamen die Antwortkarten, sondern auch aus den Niederlanden, der Schweiz und Österreich sowie aus Ungarn teilten uns Leser ihre Entscheidungen für die künftige Leseranlage mit. Die Spannung bei der Auswertung der Wahlkarten riß nicht ab. Wie würden sich die Leser entscheiden? Während bei manchen Fragen schon bald ein deutlicher Trend sichtbar wurde, blieb die Entscheidung für einen Anlagenvorschlag völlig offen. Die Strichliste für die beiden Anlagenvorschläge Fuchs und Kindelberger wuchs nicht nur wesentlich schneller als die aller anderer Vorschläge, sondern sie füllte sich auch gleichmäßig bis zum Schluß. Die Aufteilung dieser überwiegenden Mehrheit war fast paritätisch, je die Hälfte wünschte sich, eine der beiden Anlagen verwirklicht zu sehen. Eine Wahl, die unentschieden endete. Eine klare und unmißverständliche Entscheidung dagegen trafen die Leser zur Nenngröße: Fast zwei Drittel bevorzugten die Nenngröße H0. Exakt waren es 59,5 %. Für TT stimmten 27,5 % und die restlichen 13 % hätten die Anlage gerne in N gebaut. Annähernd ebenso deutlich fiel die Wahl der Gleissysteme aus. Mehr als die Hälfte der Leser, die sich an der Umfrage beteiligten, sprachen sich für das System PILZ aus, während ROCO-line für 20 % der Leser an erster Stelle stand. Selbst wenn man die 10 % Stimmanteile für die Nenngrößen TT abzieht, liegt das PILZ-Gleis immer noch vorn. Unentschieden wiederum endete die Wahl der einzusetzenden Triebfahrzeuge. Ebenfalls nur wenige Stimmen Differenz für eine Anlage mit Dampf- und Diesellokomotiven oder eine Anlage mit Fahrleitung auch für die Elloks. Abgeschlagen wurden die reinen Dampflokfans mit nur 14,4 %. Erwartungsgemäß allerdings fiel die Wahl für die Darstellung einer bestimmten Zeitepoche auf der Anlage aus. Wie schon in den Leserzuschriften der Monate vorher, sprachen sich die meisten Leser für die Zeit des Übergangs zur computergestützten Numerierung bei den Fahrzeugen aus. Damit begeben wir uns in die zweite Hälfte der sechziger Jahre. Interessant für uns auch, daß die Anhänger der Epoche II (1920 bis 1945) und die Verfechter der modernen Eisenbahn etwa gleichstarke Gruppen bildeten.

So haben wir uns entschlossen, den Anlagenvorschlag Fuchs zu verwirklichen. Gleichermaßen werden wir auch die Anlage mit Fahrleitungen versehen, um die vielen Wünsche nach den elektrischen Lokomotiven nicht zu negieren.

MEB

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe, Heft 11/91, ist am 14. Oktober 1991

Biete

Waldeisenbahn, Eigenbau, Lok, Rahmen mit Motor, 3 Getrieben, über Kettenantrieb, Lore 1889, 2 Weichen, 150,- DM. Gleisspurweite 600 mm. Bernd Wegner, Bunsenstr. 28, O-1832 Premnitz

Verk. TT Loks, 2531 Diesel, MY 221, B 2512, BR 194, E-Lok 2411. Paul Kubera, Stadionstr. 2, W-6990 Bad Mergentheim, Tel. 07931/41381

Biete sehr preisg. in TT G-P-E-D-Zugwagen, auch Tausch, geg. PkWs, 13310, 13320, 13820, Liste geg. Freiumschlag. Stefan Franke, Steinweg 7, O-4300 Quedlinburg

Verkaufe Lkw, Pkw, Busse, verschied. Herst., Liste mit Rückumschlag, frankiert. M. Witte, Grossenhainer Str. 42, O-8060 Dresden

Verk. Piko-N: 8 Loks, 4 Dieseltriebzüge, 32 Reisezug-und 110 Güterzugwagen, 2 Trafo FZ2, viel Gleismaterial, Straßenfahrzeuge sowie Zubehör aller Art für DM 500,-, auch einzeln möglich. Arno Bunschuch, Merzdorfer Str. 34, O-7700 Hoyerswerda

Biete in TT und H0 Lokomotiven, Wagen und Zubehör. Dietrich Peters, Am Fuchsberg 10, O-2860 Luebz

Suche Biller-Bahn Oe, Egger-Bahn. Klaus Eisele, Meisenweg 14, W-7910 Neu Ulm 3, Tel. 0731-84769

Suche Piko v. Gützold, Loks und Wagen, EP I und II, auch sonst. Zubehör, frdl. Angebote an: Klaus Giemulla, Ländlestr. 17, W-7760 Radolfzell 18

Suche V 200 vom Fleischmann, Metallgehäuse 1958-68 und alte Messingschienen und Weichen, Gehäuse für Flm. 1362. Günter Rottler, Panoramastr. 18, W-7022 Leinfelden-Echterd. 3. Tel. 0711/794117

Fabrikschild BR 120/132, Loksch. BW, K55.9, K46.8, 140 km/h, Emaille-Schilder aller Art. Joachim Schmidt, Unterm Fröndenberg 14, W-5860 Iserlohn

Betriebsbücher aller Art. Angebote an Peter Scheffler, Emser Str. 4, W-6200 Wiesbaden

Suche in IIm Güterwagen der Selketalbahn, sowie Schmalspurliteratur über stillgelegte Strecken DR. Frank Dietrich, Potsdamer Str.175, W-1300 Berlin 30

Suche Märklin H0 3346, Wechsel, BR 236, Doppeltraktion. R. Uhlmann, Seskiint 4, W-2331 Ascheffel

1:160-Kleinserien/Bauteile aus der ehem. DDR. Gibt es oder gab es was? Infos od. ggf. Angebote an S. Troitzsch, Franz-Arnold Str. 29, W-7012Fellbach-Schmiden

Suche noch Spur-N V180/118 in allen Varianten von Piko, auch defekt, ebenso 65.10. S. Troitzsch, Franz-Arnold-Str. 29, W-7012 Fellbach-Schmiden

Suche ME 52 kplt.; 53: 1-3, 7, 55: 1, 7, 67: 4, 6, 72: 2, 3, 75: 6, 10, 11 u. Sonderhefte. Roco Nr. 46-153 ("SNCF-Dresden"). Oster, Brückenstr. 22, W-8757 Karlstein

BING-Bub-MÄRKLIN- Eisenbahnen und Zubehör von Sammler gesucht. Dieter Schweja, Freisinger Str. 3, W-1000 Berlin 30, Tel. 030-248002

Suche folgende Schilder, BW Kirchberg, BW Thum, BW Müglen und BW Wilsdruff. Heiko Schmitz, Goethestr. 19, W-5208 Eitorf

Märklin, Spur 0, auch Einzelteile u. Metallbaukästen sucht Höltershinken, Mollwitzer Str. 3, W-4600 Dortmund

Suche von der Deutschen Post (Ost) Modellspielzeug, Abzeichen, Schilder, Uniformen, Bücher, Stempel. Dietmar Dorscheid, Katharinenstr. 9, W-5120 Kohlscheid, Tel. 02407-8550

Suche H0 Straßenbahnen u. Zubeh., neu u. gebraucht. M. Buck, Bottroperstr. 61, W-7000 Stuttgart 50

Verk. ME 86 - 90 kompl. a 18,- DM, 77 - 85 einz. à 1,- bzw. 1,50 DM; ME- Kat. 82 - 90, EB-Kat. 85 - 90 à 5 bzw. 3,- DM. H.-G. Ißbrücker, Bahnhofstr. 5, O-6221 Pferdsdorf

Biete aus Altersgründen umfangr. Zubehör für kompl. mittl. TT Eisenanlagenaufbau, Loks, 160 Waggon, Schiebeb., Schienen, Sign., Autos, Fig., Gebäude, Extras usw. viel neu, Preis Vereinbarung. A. Schölzel, Goetheweg 10, O-1920 Pritzwalk

Sonderweichen Spur TT. Fertige aus Pilz-Gleismaterial Außenbogen-, Innenbogen-, Dreiwegweiche. Preisliste gegen Freiumschlag. Horst Halbauer, Kötztinger Str. 16, O-1157 Berlin, Tel. 5081377

Verkaufe umfangreichen Lok- und Wagenpark sowie Gleismaterial und vieles andere mehr in TT. Bernd Hebestreit, Moskauer Str. 81, O-5060 Erfurt

Biete Modelleisenbahner 1963 - 1984 gebunden, 1985 - 1990 lose. Preisnach Vereinbarung. Alle Jahrgänge komplett. K.-Horst Büttner, Wallotstr. 24, O-8019 Dresden

Biete: gg. Gebot Loklaterne; Bw Wriezen; Signallaterne; L-Tafel; Spur: H0-Geschenkkarton-Saxonia G8#y1#t mit Güterzug. Uwe Endrijut, Kruskastr. 4 b, O-3700 Wernigerode

Resteauflösung Miba, EM, EK, Lokrundschau, Faller-Magazin Buchfahrpläne DB etc. sowie Minolta-Fotogeräte, Liste gg. Freiumschlag. Axel Rauch, PF 100512, W-3167 Burgdorf

Verkaufe "Modell Eisenbahner" ab 1952. Angebote an D. Wotzlaw, Gärtnerstr. 125, O-7062 Leipzig

Modell Eisenbahner kompl. Ausgabe ab 1952-lfd. Heft; Eisenb.Jahrb. 1978, 81-85; Modelleis-Kalender 1977, 78, 79, 83-85, 87, 88; div. ME-Hefte 1964-68, 70-80. St. Otto, DudweilerStr. 24, O-7027 Leipzig

Suche: Priv. Sammler, kein Handel, su. Indianer-, Ritterfiguren usw., Tiere (aus tonartiger Masse, innen Drahtverstärkung), Ritterburg, Bauernhof, Pferdegespanne u. a. Fahrzeuge von Lineol u. Elastolin (Hausser), faire Bezahlung oder TAusch gegen Modellbahnmaterial. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91, Tel. 0511/414101

Triebwagen ETA 177, Liliput, 2-tlg., dreifarbig, Ausf.: "Preußen" Best.-Nr. 17700, nagelneu, orig.-verp., 120,- DM. Vedder, Machanelw. 5, W-3100 Celle

Wegen Wg-wechsel billig abzugeben: N-Anl. 09x2 M im Rohbau, Rocco-Gleis. Oberlt. vorbereitet mit viel rollendem Material u. Zubehör. Peter Lorenz, Leipziger Str. 63, O-7153 Markranstädt

Verkaufe Restbest. Sondermodell BREKINA, VW-Bus THW-OV Essen f. 10,- DM (Scheck/Schein). Andreas Kupferschmidt, Horster Str. 40a, W-4300 Essen 14, Tel. 0201/532683

Rokal, TT und Egger Bahn, mod. I. Vierk, Billwerder Str. 29 A, W-2050Hamburg 80

Biete Lokschilder, Mützen, weiteres Zubehör der Bahn, Liste DM 1,00. Grahneis, Brinkstr. 40, W-3013 Barsinghausen

Märklin aller Art, Roco, Trix, Fleischmann, Liliput, Vollmer, Kibri, Viessmann, Faller, Pola, Pocher Ferrari F 40, Kataloge, Sammlung. A. Schröter, Julius-Brecht-Str. 1, W-6000 Frankfurt/Main 50, Tel. 069-546763

HAG-Sammlung, "H0", wird aufgelöst. Höltershinken, Heisinger Str. 43, W-4300 Essen

Verkaufe viele Arnold-Wagen. Listen gg. Rückporto. G. Schmohl, Ursulastr. 7, W-5600 Wuppertal 1

Fleischmann Rarität-H0: BR 01 v.'54, neuwertig, DM 380,-; BR 80 v.'53, DM 150,-; zs. DM 490,-. Martin Lug, Mellenhaldenstr. 11, W-7300 Esslingen

Piko, Spur N, CSD, T 499 + S 699 DR-CSD, SZD, Schnellzug + Speisewagen CSD Doppelstock + Güterwagen. M. Richter, Emilie Oltmannsstr. 12, W-2900 Oldenburg

Verk. für TT: Loks, Wagen und Zubehör. Preisliste anf. Himstedt, Uhlandstr. 50, O-7513 Cottbus

Verk. "Der Modell Eisenbahner" v. 1972 - '90, Liste gg. Freiumschlag. Krinke, Gutenbergstr. 46, O-8800 Zittau

"Modell Eisenbahner" 1965-1989 (25 Jahrgänge), Abgabe nur komplett. Angebote an: Joachim Zschocke, Frankenberger Str. 173, O-9076 Chemnitz, Tel. 420193

Verkaufe in H0 gut erhaltene BR 01 von Piko, für DM 50,-, Zuschrift. an: Carten Pause, Niederleithe 12, O-8300 Pirna-Copitz

Verkaufe Rokal TT Fahrzeuge, nur komplett, Liste gg. Freiumschlag od. 2,- DM in Briefmarken. D. Kauth, Schulstr. 22, W-5420 Lahnstein 2

Biete Liliput BR05, grau, Wagner, Roco BR 93, Piko BR 86, 66, 75 S, BN 150, E 11. Andreas Siebach, Benedixstr. 12, O-7022 Leipzig

Eisenbahn-Journal; mod. EB; EB Magazin und EB Bücher zu verkaufen. Liste! U. Hesse, Haenelstr. 34, W-5800Hagen 7

Verkaufe Eisenbahn- u. Modellbahnlit., viele Zeitschriften, Liste bei H.-R. Ott, Eggeweg 42, W-4800 Bielefeld 13

Biete Liliput-Wagen DR Linz. Suche Fotos Sächs. VT, BR 52 Kond., DR BR50, 40, Spur TT 50.40 Kleinserie. Siegfried Stelzer, Elverdinckweg 5, W-4600 Dortmund 12

Biete BR 18#y3#t Lil, 39 DRG Riv.; S 3/6 Hamo; Trix BR 42 def.; Katal. v. Märklin, Trix, Fleischm. H0 ab 49; Lit.-Liste (Rückp.), div. tm. H0e, auch Tausch gegen Preußenloks, Lil 18#y4#t DRG u. DRG-Hechte Roco. Wilfried Sallmann, Spremberger Str. 37, O-7533 Welzow

Die Selketalbahn, Die Saal-Eisenbahn, Dampflok-Archiv, Ausgabe 1988, Diesellok-Archiv, Ausgabe 1986, Reisen mit der Schmalspurbahn, Kursbuch der DR 1982, 1984/85, 1988/89; neu bzw. sehr gut erhalten. Artus Frank, Str. d. 8. März 4, O-6103 Walldorf

H0-Sammlung vorwiegend Röwa + Märklin, Liste gegen Freiumschlag von. H.-W. Neuhaus, Zur Schmiede 35, W-4790 Paderborn

Spur 0-Modell Am 4/4, SBB-Version der V 200, mit Faulhaber-Antrieben + Beleuchtung, DM 2445,-. H.-W. Neuhaus, Zur Schmiede 35, W-4790 Paderborn

E 69-4, rot, 7 1/4" mit Steuerwagen, zu verkaufen. Manfred Lochner, W-8859 Bertoldsheim. Tel. 08434/508

Verk. Straßenbahnfotos professionell u. handabgezogen. Liste u. Musterfotos 3,- DM in Briefmarken. Kurt Schwab, Brühlstr. 17, W-7530 Pforzheim

H0-PIKO, BR 38, BR 41, BR 110, BR118, BR 120, BR 130, BR 211 und 2xBR 106. Christian Leupold, Hauptstraße 26, O-9623 Langenbernsdorf, Tel. 03696/2956

TT-Material, Gleise, Loks, Wagen, alles DDR-Produktion, zusammen oder einzeln zu verkaufen. Liste gegen Freiumschlag. Christian Leupold, Hauptstr. 26, O-9623 Langenbernsdorf, Tel. 03696/2956

PIKO + GÜTZOLD Ersatzteile, rollendes Material, Literatur, DIA und S8 Repros und vieles mehr. Liste gegen 2,- DM an: Uwe Gabler, Angergasse 31, O-9275 Lichtenstein

Schmalspurbahn von Egger-Bahn, Liliput usw. abzugeben. R. Wittekoek, Rietstraat 8, NL-4926 HG Lage Zwaluwe

Biete "ME" 7.82 - 9.90; Modellbau Heute 1.86 - 9.90 u. Häuser aus Holz u. Viscose (H0). Suche Kfz in H0 (Espewe) auch An-u. Verkauf. N. Schramke, Akerstr. 16a, O-1701 Niedergörsdorf

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 6. November!
MODELL EISENBAHNER ERHALTEN Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten:

O-1000 Berlin

Walter Vandamme
Modelleisenbahnen
Schönhauser Allee 120
O-1058 Berlin

Modelleisenbahnen Pankow
Berliner Straße 48
O-1100 Berlin

Modellbahn-Haberditzl
Greifswalder Straße 2
O-1055 Berlin

Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin

Modellbahn-Maske
Wühlischstraße 58
O-1035 Berlin

Detlef Appel
Modelleisenbahnen und Zubehör
sowie An- und Verkauf
Hans-Otto-Straße 7
O-1055 Berlin

Modellbahnbox Karlshorst
Hermann-Dunker-Straße 104
O-1157 Berlin

J. Bostedt & Dr. Fischer
Spielwarenfachhandel
Breite Straße 13
O-1280 Bernau

Modellbahnservice
Teerofendamm 101
O-1531 Dreilinden

O-2000 Neubrandenburg

Modellbahnservice
Jan Schildhauer
Steinbecker Straße 27
O-2200 Greifswald

Modellbahn Schaft
Service- u. Fachgeschäft
Postfach 12
O-2565 Kühlungsborn-West

O-3000 Magdeburg

Modelleisenbahnen
Olvenstedter Straße 13
O-3080 Magdeburg

Fa. Liebisch
Modelleisenbahnen
Breite Straße 25
O-3500 Stendal

O-4000 Halle

Hobby-Shop
Merseburger Straße 11
O-4240 Querfurt

D. Steinbrink
Modellbahn-Service
Stieg 16
O-4300 Quedlinburg

Rittermann H. E. Ing.
Eisenbahn, Flug-, Schiffs-Modellbau
Straße der Republik 26
O-4400 Bitterfeld

Modellbahn Ehrhardt
Benditzstraße 2a
O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt

Radio-Kästner
Modelleisenbahn
Lange Brücke 44
O-5020 Erfurt

Rein
Spielwaren
Utenbacher Straße 41
O-5320 Apolda

In der City
Schwabhäuser Straße 38
O-5800 Gotha

O-7000 Leipzig

Modellbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig

Fa. A. Nitsche -
Inh. M. Puschner
Modelleisenbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig

Modellbahn Felber GmbH
Kuhturmstraße 22
O-7033 Leipzig

Karsten Klinger
Elektromechanische Spielwaren
Schreibgeräte
Lenin-Straße 275
O-7039 Leipzig

Bernd Mißler
Spielwaren und Modellbahn
Martinstraße 3
O-7050 Leipzig

Peter Däweritz
Elektroinstallateurmeister
Rud.-Breitscheid-Straße 23a
O-7260 Oschatz

Böcking & Sohn
Modelleisenbahnen
Spremberger Straße 26
O-7500 Cottbus

Horst Bergmann
Fachhandel Modellbau/-bahnen
Kirchplatz 1
O-7840 Senftenberg

O-8000 Dresden

Modellbahn Hans Dieter Hertel
Konkordienstraße 38
O-8023 Dresden

Modellbau Peter
Reicker Straße 104
O-8036 Dresden

Firma Schubert
Modelleisenbahnen
Hüblerstraße 17
O-8053 Dresden

Liebscher
Vertragswerkstatt Modellbahn
Kohlenstraße 34
O-8210 Freital-Burgk

Modellbahn Pofand
Alte Poststraße 7
O-8293 Königsbrück

Hobby-Boutique Werra Stelzner
Ernst-Thälmann-Straße 4
O-8312 Heidenau/Sachsen

Sebnitzer Modellbahneck
Burggässchen 1
O-8360 Sebnitz

Elektro-Quelle
Neusalzaer Straße 17
O-8600 Bautzen

Spielzeugland
Inh. Marlies Reuß
Rittergasse 3
O-8700 Löbau

Modellbahn-Boutique
Inh. Bärbel Siller
Löbauer Straße 11
O-8705 Ebersbach

Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber
Johannisstraße 8
O-8800 Zittau

O-9000 Chemnitz

Modellbahnhof Steffen Rühle
Dresdner Straße 27
O-9292 Geringswalde

Verkaufsstelle Industriewaren
Ehrenfriedersdorfer Straße 5
O-9307 Geyer

C. A. Schiech
Modell Eisenbahner
Auerhammer Straße 1
O-9400 Aue

Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz
Forststraße 13
O-9412 Schneeberg-Neust.

Modellbahn Spitzer
Albertistraße 16
O-9800 Reichenbach

W-1000 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 10

Lokschuppen
Deitmerstraße 12
W-1000 Berlin 41

Peter Brause
Modelleisenbahnen
Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65

Modellbahn Pietsch
Prühstraße 34
W-1000 Berlin 42

Modellbahn
Dominikusstraße 25
W-1000 Berlin 62

Modellbahnen in Zehlendorf
Berliner Straße 37
W-1000 Berlin 37

Modellbahnen Turlberg
Rankestraße 24
W-1000 Berlin 30

Schiffs- und Modellbahn-Studio
Joachim-Friedrich-Straße 26
W-1000 Berlin 31

Neumann-Station
Modell-Großbahnen
Siegfriedstraße 1
W-1000 Berlin 44

Berliner Zeuke-TT-Bahnen
Müllerstraße 124
(in der Müllerhalle)
W-1000 Berlin 65

W-2000 Hamburg

Modellbahnhof Oststeinbek
Im Hegen 4
W-2000 Oststeinbek

Modellbahnshop Beurich
Heußweg 70
W-2000 Hamburg 20

Modellbahn-Wilhelmy
Fischmarkt 11
W-2160 Stade

Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. KG
Gröpelinger Heerstraße 165
W-2800 Bremen 21

Auto- und Bahn-Modellspielwaren
Kapitän-Dallmann-Straße 2
W-2820 Bremen 71

Hobby-Shop
Birgid Hatting
Bremer Straße 6
W-2950 Leer

W-3000 Hannover

Schmalspur und Feldbahn GmbH
Nieschlagstraße 1B
W-3000 Hannover 91

Firma Hottenrott
Bäckerstraße 104
W-3380 Goslar

W-4000 Düsseldorf

Modellbahn Breuer
Alter Markt 14–15
W-4000 Düsseldorf 12

Crefelder Lokschuppen
Modelleisenbahnen,
Modellbahnzubehör
Lindenstraße 28
W-4150 Krefeld

Modellbahn Service
Inh. Jürgen Bergschneider
Lotter Straße 16
W-4500 Osnabrück

Der Lokschuppen
Modellbahnen-Autoshop
Märkische Straße 227
W-4600 Dortmund 1

Würz Modellbahnvertrieb
Thusnelda Straße 19
W-4600 Dortmund 1

Modellbahnen und Autos
Hauptstraße 28
W-4815 Schloß Holte-Stukenbrock

W-5000 Köln

Peter W. Feldhaus GmbH & Co.
Spiel Aktuell
Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 1

W-6000 Frankfurt

Hobby Haas
Braubachstraße 36
W-6000 Frankfurt 1

Modellbahn-Depot Jung
Odenwaldstraße 23
W-6090 Rüsselsheim

Modellbahn
Spiel- und Hobby-Treff
Dalbergstraße –
Ecke Albanusstraße 80
W-6230 Frankfurt 80

KS-Modellbahnen
Binger Straße 6
W-6531 Waldlaubertsheim

Klaus Schumann
Modellbahnen
Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße
W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart

Modelleisenbahn-Center
Christophstraße 2/Ecke Tübinger Straße
W-7000 Stuttgart 1

Wagner
Modellbahntechnik
Schmiedeweg 6
W-7071 Durlangen

Hobby Eber Hardt
Kirchbrunnenstraße 16 + 23
W-7100 Heilbronn

Hans W. Bender
Fachgeschäft für Modellbahnen
Heilbronner Straße 1
W-7102 Weinsberg

Modellbahn Seyfried
Durlacher Straße 12
W-7530 Pforzheim

W-8000 München

Der Bahnladen
Schleißheimer Straße 80
W-8000 München 40

Bufe-Fachbuchzentrum
Donnersbergerstraße 57
W-8000 München 19

Modellbahn- und Autoladen
Kapuzinerstraße 23
W-8600 Bamberg

A-4020 Linz

Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft m.b.H.
Bürgerstraße 14
A-4020 Linz

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELL EISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/2043-506 oder Frau Olboeter, Tel. Ostberlin 2251/2004. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächsten Anzeige auf.

MODELL EISENBAHN AUTO BAUSATZ – SPIEL TECHNIK HOBBY **PARTNER**

Jan Schildhauer

O-2200 GREIFSWALD, STEINBECKER STR. 27

Biete

Kaufe roll. Material in TT, ME, Jg. 77-84, geb.; 85-90, ungeb., Liste mit Freiumschlag anfordern. W. Nölting, Limbacher Str. 4, O-9003 Chemnitz

Verk. H0-Gleichstrom, z.B. Modell Loco V140, Roco 110.3 u.a. Liste gg. Freiumschlag. W. Hoppstädter, Great-Barford-Str. 27, W-6556 Wollstein, Tel. 06703/2170

Sammlungsauflösung in TT, sehr viel Zubehör, alles neuwertig, Waggons in H0, alles sehr preiswert. Friedel, Golzower Str. 25, O-1147 Berlin, Tel. 5276894

Biete umfangreiche Zubehörbausätze H0 u. TT aus DDR-Produktion, Literatur, Loks u. Wagen. Liste gg. Freiumschlag. Edgar Kohl, Mützelstr. 5, O-3280 Genthin

Ihr TT-Spezialversand
Modell-Versand
Rittermann
Postfach 702
0-4409 Raguhn

Limitiertes Sondermodell – BR 56 im Fotoanstrich! Dieses Modell sollte in keiner Sammlung fehlen. Auflage 1000 Stück, durchnumeriert mit Zertifikat!

Sonderserien aus eigener Produktion!

Weitere Informationen und unsere Gesamtpreisliste erhalten Sie kostenlos auf Anfrage

Lieferung erfolgt gegen offene Rechnung

Verkaufe in Spur H0 von Lima TGY und DR-Regierungszug, neu. Erwarte Angebote an Jörg Heimann, Raumerstr. 31, O-1058 Berlin

Biete' wegen Hobbyauflösung umfangreiches H0-Material sowie Eisenbahn- und Modellbahnliteratur. Bitte Liste gegen Freiumschlag anfordern. Jens Haipeter, Olbernhauer Str. 29, O-9200 Freiberg/Sa.

In TT BR35, BR64, BR180, BR80, BR81, BR110 (rot u. gelb) BR 56, BR211, BRV180, BR242, BR23 mit Tourex BR254, BR221(DB) BR92, M61 (MAV) My(DSB) R.204(SNCB). Angebote an Bernd Riese, Grenzstr. 18, O-8400 Riesa

Verk. Kochs Ortsverz., 1938 Kursb. SNCF Mai 78 Ital. 77 OWALA neu u. a. m. Angeb. Hofmann, Dortmunder Str. 15, O-7025 Leipzig

N-Anl. Piko/Drehsch. eingeb. in Liege 420,- DM; BR 38 Märkl. neu 3 Ltr. 100,- DM. Lange, Trinitutisstr. 7, O-7050 Leipzig

Verk. TT günstig Loks, Wagen, Zubeh., guter Zust., Liste gg. Freiumschlag. S. Neumann, Bergshasse 23, O-4401 Söllichau

Sommerfeldt: 10 Gitterstreckenm DB, 34, DM 45,-, **Sachsenmodelle:** D-Zug-Wag. DR OSShD Typ B: A, B, AB (grün), WL, WR je DM 18,10, Post DM 20, 34, grün/beige je DM 19,40, Städte-Expreß je DM 22,05; **Super-Sonderangebot:** Gützold DR-Loks: 110, DM 47,30, 118.0, 118.1 je DM 53,60, 106 Fahrg. grau DM 56,54; 120 DM 66,10, weitere Superangebote enthält unsere Preisliste (gegen DM 3,00 in Briefmarken), Versandkosten/Inland DM 6,00 (NN + DM 2,-). **Lippstädter Modellbahnvertrieb,** Rathausstr. 19, W-4780 Lippstadt H

Suche

Suche: Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere aus brauner tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen, Fahrzeuge, Burg, Bauernhof, Kataloge, alles nur von LINEOL U. ELASTOLIN (Hausser). Biete: Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Eisenbahnliteratur, Kalender usw. oder Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91

Druckplatten/-walzen für Fahrkartendrucker; Bahnhofstempel/Tagesstempel mit abgel. Datum, etc. von Sammler gesucht. Norbert Wünsch, Gellerstr. 7, W-4100 Duisburg 1, 0203/370471

Suche Originalpläne d. Führerhauseinrichtg. Lok 2 d. NWE (Bn2t, Güstrow vor 1900). Ralf Lauer, Consul-Vejento-Str. 5, W-6501 Klein-Winternheim

Suche Dampflok- und Fabrikschilder, besonders 64369, V 601551; zu kaufen oder zu tauschen. Sven Hannemann, Borner Str. 10, O-1093 Berlin

Suche DRG-Kursbücher 1925-1945, DB- und DR-Kursbücher, Buch- und Bildfahrpläne, Zugbildungspläne 1949 - 1969. Siegfried Knapp, Untere Stadtmauer 27, W-7972 Isny im Allgäu

Suche Rokal TT Modelleisenbahn Loks, Wagen, Gleise und Zubehör. Mario Löffler, Hainstr. 4, W-3563 Dautphe, Tel. 06466/446

Wer fertigt Radsatz für 03 von Schicht in Zinkdruckguss (Vorlage vorh.). Suche H0-Mat. + Zubehör. aus Ex-DDR Produktion. Biete: 42, 84, 24, 64, 81, BT 33, 50, 55 (alt). Thomas Suck, Schillerstr. 11, O-5302 Bad Berka

Suche Bahnbetriebswerkliteratur über Kräne, Schneepflüge, Wagen usw. der DRG bis 1945. Angebote bitte an Lothar Weise, Stapenhorststr. 40, W-4800 Bielefeld 1 Tel. 0521/122567

Draisinen-Fotos u. Unterlagen gesucht. Stefan John, Usinger Str. 18, W-6360 Friedberg 2

Dringend! Suche in N Gehäuse BR 118 Piko u. BR 110 (Eigenbau). U. Neumann, Am Rathaus 14, O-9295 Wechselburg

MATSCHKE DER SPEZIALIST FÜR MODELLBAHN UND MODELLBAU

LM-LIMA

LM 8039	ETA 515, blau/beige	68,-	LM 2939 oder 3593, 5 Stück	nur 85,-
LM 8139	V20 DB, schwarz	95,-	VO-VOLLMER	
LM 8139S1,	V20, wehrmachtgrau	95,-	VO 3775 Palais	65,-
LM 8213	V36 DB, schwarz	115,-	VO 3776 Kurhaus	65,-
LM 2939	Schüttgutwagen	19,-	VO 3780 Häuserblock	65,-
LM 3593	Güterwagen Ford	19,-	VO 3785 Geschäftsstraße	79,-

Versandbedingungen: gegen Vorkasse + DM 6,- Porto oder per Nachnahme

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.30-18.30 Uhr Sa. 9.00-14.00 Uhr **Inh. Laag u. Co. oHG · Schützenstr. 90 · 5600 Wuppertal 2 Achtung, neue Tel.-Nr. 0202/500007 · Fax 0202/509490**

Suche Märklin H0 2866, 2666, 4228, 3323 und 4261. Ich bitte um Angebot unterChiffre ME10/515457

Schaltplan f. elektr. Rückmeld. nicht endabgeschalt. Weichen. B. Krüger, Gotenstr. 11, W-2900 Oldenburg

Suche BR 41 BR 50 und BR 52 in TT. Falko Behrens, AWG-Siedlung 26, PSF40, O-3220 Eilsleben

• AUTOS • DAMPFMASCHINEN • mechanisches SPIELZEUG
EISENBAHNEN • suche ständig
ALFRED KRIEG AUKTIONATOR
7100 Heilbronn-Biberach Brahmsstraße 14
Telefon 07066-7021
Telefax 07066-6490

Suche PIKO N BR 55, Personenwag. 5/4406, 5/4407, Doppelstockzug "CSD", Katalog PIKO N. Matthias Prahl, Wilhelm-Hefner-Str. 1, W-8753 Obernburg, Tel. 06022/4523

Suche preisgünstig Piko-N BR55 CSD-Lok S699, Diesellok M61 und DR Doppelstockzug T 449. Frank Müller, Am Rabensmorgen 17, W-4600 Dortmund 1

Suche Fotos von Ost-Busse wie H6B, H3B, W700, Fleicher usw.. Andreas-Konz, Th.-Storm-Str. 30d, W-5450 Neuwied 12

Suche KPEV-Version (Arnold) -N der BR55 (Güterzug-Schlepptenderlok) aus dem Jahr 1987, ex preussische G81. A. Domjahn, Neustadt 15, W-4234 Alpen 2

Suche TT Tenderloks u. Nebenbahnloks sowie Lit. "Harzquerbahn". Inf. an: Reinhard Echtermeyer, Rödgener Str. 23, W-5100 Aachen

Dampflokschilder, Gattungs- Rbd -Bw und Fabrikschilder von Sammler gesucht. Angebote an Roger Noll, W-5277 Marienheide-Börlinghausen

Suche FLM-Lok Ee 3/3 SBB, braun oder grün, Kat. Nr. 1360 sowie Morse Telegraph, Angebote an: R. Hugger, Staffelackerstr. 10, CH-8953 Dietikon

Suche Lok-Nr.-Schilder, (kein EDV), sowie Gattungs-, Bw- und Fabrikschilder gg. gute Bezahlung. H. Flader, Goethestr. 66, O-1160 Berlin

Suche "50 Jahre Leipzig Hbf.", 1965; "Taschenb. Diesellokom." 1967; " Kleinloks u. BR V15", alle Transpress. Ferner Infos über BR 83.10 (Einsatz, Verbleib etc.). Anderas Räntzsch, PF 1641, W-7080 Aalen 1

Suche Schienensortiment, 45 mm Spurweite f. Prefo-Lorenbahn. H. Hempel, Gülitzer Str. 23, O-2911 Wüsten Vahrnow

Suche BR 38 (P8), BR 57 (G10) u. BRE 18 sowie Ersatzteile u. Bastelmaterial im H0 mögl. preisgünstig. H. Berger, Frommhagenstr. 26, 0-3500 Stendal

Suche N-Spur Arnold, Minitrix, Fleischmann, Roco; bitte um Ihr Angebot an Peter Wied, Fraubronnstr. 73, W-7000 Stuttgart 70

Suche Märklin-H0 3316, 3319, 2845, 2846, 3349, 3649, 2854, 2856, 2857, 3302, 4228; bitte um Ihr Angebot an Peter Wied, Fraubronnstr. 73, W-7000 Stuttgart 70

Suche H0-Loks u. Wagen DRG u. DR. Angebote mit Preis an H. Werner, Gustav-Wünsch-Str. 13, O-9031 Chemnitz

Suche Modell Eisenbahner 1952-1954 komplett, auch Einzelhefte. 1961: 1, 9, 10, 11, 12; 1962: 1, 2, 3, 4; 1963: 4, 7, 9; 1964: 9, 10. Detlev Stöhr, Pettenkoferstr. 48, O-1035 Berlin

Für die Restaurierung unserer historischen Wagen (KPEV) suchen wir noch Teile zur Gasbel., Heizung, Bremse, Gepäcknetze etc, bieten faire Preise. Rainer Wiegand, Körnerstr. 12, W-4330 Mülheim 12

E 50 von Trix Express, (2235) mit 2 Motoren gesucht. Gisela Grützmacher, Berliner Str. 8, W-6370 Oberursel

Suche für Liebmann-Lok 2C1, Längem. Tender 460 mm, Rauchkammertür! Weiterhin ges. TRIX-Kataloge 1935, 1936 und Bing-Kataloge, Volker Flöter, Schillerstr. 42, W-4353 Oer-Erkenschwick, Tel. 02368/60426

H0-BR 91, 81, 84, 96, 65, Betriebsbücher, Literatur über Tenderloks, bitte Preisangebote. Georg Peters, Hollwert 37 F, W-2930 Varel 4

Suche: Kieper Die Franzburger Kreisbahnen Transpress Verlag. Angebote an Heinz-Rudolf Ott, Eggeweg 42, W-4800 Bielefeld 13, Tel. 0521/142466

Suche TT BR 50.40 Kleinserienmodell. Biete DR Lokschild 504040-7, Miba 1-87 bis 12-89, B & M 12-87-12-89. Siegfried Stelzer, Elverdinckweg 5, W-4600 Dortmund 12

Suche evtl tausche: Schuco Piccolo Autos und Flugzeuge, auch Schrott und Einzelteile. Hubert Strauß, Eichendorffstr. 16, W-8030 Neu-Esting, Tel. 08142/20162

Kaufe Piko-H0 rollendes Material (Sammlung u. einzeln) sowie TRANSPRESS-Archiv-Reihe. Dr. Günter Krimphoff, Tiedexer Tor 12, W-3352 Einbeck

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **Modell-Eisenbahner**

Berliner Zeuke-TT-Bahnen

Berliner TT-Modellbahnversand Heinz Krümmling
W-1000 Berlin 65 · Müllerstr. 124 (in der Müllerhalle)

Bitte vorbestellen:
Dampflokomotive BR 56 im Fotoanstrich!!! DM 169,-
Limitierte Auflage, nur 1000 Stück, durchnumeriert!

SYMOBA Super-KURZ'Kupplung, auch für TT geeignet. Eine geniale Lösung für ein altes Problem. Satz DM 6,–. Bestellen Sie Ihren Mustersatz zum Testpreis von 5.– DM mit Freiumschlag und Postwertzeichen.

ACHTUNG KLEINSERIENFREUNDE!
Wir führen ständig Sondermodelle verschiedener Hersteller.
Eine Übersicht erhalten Sie gegen Freiumschlag.
Auch Abonnement und Sofort-Info ist möglich.

CSFR TT Bausätze (sofort lieferbar):

1989 Personenwagen-Bausatz	13,80
1989 Kesselwagen-Bausatz (vierachsig)	13,80
1990 Packwagen-Bausatz	13,80
1991 NEU! Silowagen-Bausatz (vierachsig)	14,80
Neu im Sortiment: TT Kühe!!!	
Packung à 6 Stück, braun oder schwarz	nur 4,80
02120 Dampflokomotive BR 01	nur 179,—
01530 Berlin-Set (Bierwagen, Mauerteilewagen)	nur 119,—
02511 Diesellok 221 DB, beige/ozeanblau	nur 83,—
01520 Zug von 1969 (Lok V100, Rekowagen)	nur 149,—
02611 Diesellok T334, rot, Industrielok SCHWARZA	75,—
02610 Diesellok T334, grün, CSD	nur 75,—
PILZ TT Vollprofilweichenpaar	nur 24,—
PILZ TT Flexgleis 664 mm	6,—
UNION TT SUPERMODELL, Diesellok V100 DB, rot	
IN KÜRZE	DM 268,— + 8,— DM Verpackung
PILZ TT MUSTERFLEX-GLEIS 330 mm	nur 3,—

Weitere Informationen erhalten Sie gegen Rückporto. VERSANDAUFTRÄGE über 100,– DM portofrei, wir liefern so schnell wie möglich.

95. AUKTION VON ALTEM SPIELZEUG

Eisenbahnen der Spuren 1, 0, 00 und H0

Blechspielzeug, Autos, Militaria, Puppen, Teddybären und Literatur

Samstag, 16.11.1991, ab 10 Uhr in unseren Auktionsräumen Wuppertal-Elberfeld, Arrenberger Straße 6

Besichtigungsmöglichkeit ab 9 Uhr oder nach Vereinbarung.

Auktionskatalog gegen Einsendung von 10,– DM oder auf Postgiro-Konto 198705-436, Essen, Stichwort ME

Auktionshaus Klaus Graeber
Auktionator/Sachverständiger
Arrenberger Str. 6 · D-5600 Wuppertal 1
Telefon (0202) 303025/26
Telefax (0202) 311427
Telex 8591159 kraa d

Mä E 800 LMS Bj. 1938 versteigert für 82.800 DM

Bitte fordern Sie unsere Preisliste an.

Ihr Fachgeschäft Modelleisenbahnen
Braunschweiger Str. 4
0-3014 Magdeburg

Ihr zuverlässiger Fachhändler

MULTI KAUF

KONSUMGENOSSENSCHAFT MAGDEBURG UND UMGEBUNG eG

Verk. o. tausche Spur TT gg. Spur N, 40 Loks, 150 Wag. Michael Röder, Weddeler Str. 13, O-4329 Nachterstedt

Biete: Becher "Als die Züge fahren lernten"; Suche: "Bufe Straßenbahnen in Schlesien". R. Dix, Rud.-Breitscheid-Str. 14, O-7254 Machern, Tel. Brandis 3244

Suche Buch Kleinbahnen der Altmark. Biete Saaleisenbahn oder BW zur Dampflokzeit oder DA-Archiv 2. HeikoReckling, Jonasstr. 17, O-3500 Stendal

Mod. Eisenbah, Wiking-Mod., H0-Polizeiwagen. Suche Trabant-Modell, Autos aus DDR-Herstellung (alle Größen)a. m. H0-Güterw. (Kauf). W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

Suche ME-Kalender 1967. Biete: ME-Kat. 1963/64/66. Kauf/Verk. auch mögl. Volker Michel, Ocherwitzer 16, O-8029 Dresden

Neu in den östlichen Bundesländern
– FAHRPLANCENTER –
W. Schaar · Brüderstr. 5 · O-9704 Falkenstein/V.
Wir führen: Fahrpläne aus aller Welt, seltene Eisenbahnbücher, Übersichtskarten.
Fordern Sie unsere Preisliste an

MINOLTA XG-Kameras (M-42 Kompatibel, div. Modelle) + Zubehör gg. Fotos u. DIAS v. Einheits- u. Diesellok DR o. Gleispläne. Kamerainfo gegen Freiumschlag. Axel Rauch, Postfach 100512, W-3167 Burgdorf

Waggon-Treff

Skizzenblätter „Deutsche Reisezugwagen" (Länderbahnen und Einheitswagen) aus dem Historischen Eisenbahn-Archiv.
DIN-A4-Blatt DM 1,–. EXCLUSIV für Berlin und Umgebung nur im „Waggon-Treff"
Wolfgang Täschner
Rosenstr. 3 · 1170 Berlin · ☎ Ost 6565358

Das Modellbahnfachgeschäft im Südosten Berlins

DAS ORIGINAL: KOMPLETT UND KOMPETENT!

Alles was Sie über Autos wissen müssen: alle Preise, Typenbeschreibungen, Adressen von Herstellern und Importeuren. Informationen, die sich für Sie bezahlt machen. Holen Sie sich den original auto katalog bei Ihrem Zeitschriftenhändler oder direkt beim Verlag mit untenstehendem Coupon.

auto katalog DM 14,- 1800 AUTOS AUS ALLER WELT Modelljahr 1991 Technische Daten Versicherung Betriebskosten Preise Steuer

Jetzt neu im Zeitschriftenhandel

Bestell-Coupon
Bitte liefern Sie mir ___ Exemplar(e) „auto katalog '91" zum Stückpreis von DM 14,– frei Haus.

Name, Vorname ___ Straße, Nr. ___

PLZ, Ort ___ Datum, Unterschrift ___

Gewünschte Zahlungsweise

☐ Bankeinzug ___ Konto-Nr. (kein Sparkonto)

Bankleitzahl ___ Geldinstitut ___

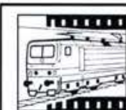
☐ Verrechnungsscheck/ eurocheque (Andere Zahlungsarten leider nicht möglich!)

Coupon bitte deutlich ausfüllen und einsenden an:
auto katalog, Spezialverkauf, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10. ME 10/91

Mecklenburgischer Eisenbahn-Verein e.V.
Postfach 40
O-2510 Rostock 5



Wir bieten zum Verkauf/-Versand Poster, Postkarten und Broschüren (mecklenburgische Eisenbahn-Geschichte)
Liste gegen Freiumschlag, für Wiederverkäufer Mengenrabatt!



Bahn & Bild Verlag GmbH Neu in Berlin
Fachbuchhandlung für Eisenbahnliteratur
Weserstraße 165, W-1000 Berlin 44, Tel. 030/6867786
Postfach 105, O-1136 Berlin

Neu bei Bahn & Bild Verlag erschienen
Lohr/Thielmann
„Die Oberweißbacher Bergbahn"
72 S., 68 Bilder, 5 Tab. **DM 16,80**

Alle Bücher des *Transpress-Verlages* bei uns erhältlich
Versand speziell auch in die neuen Bundesländer • Bitte fordern Sie unseren Katalog an

Biete Org. Zugschlußlampe, Weichenkopfsignal m. Petr.-Einsatz, Saxonia-Set gegen H0-Loks. Egon Kley, Kiefernweg 5, O-1636 Blankenfelde

Tausche Straßenbahn-Archiv 7 gg. Straßenbahn-Archiv 5. Taraba, Dorfstr. 7, O-3271 Friedensau

Biete Literatur u. roll. Material H0, TT, N. Suche roll. Material H0, TT. Liste gg. Freiumschlag. H. Mehnert, Heckenrosenweg 2, O-4500 Dessau

Verschiedenes

Die DAMPFERZEITUNG ist eine fünfmal jährlich erscheinende Schiffahrtszeitschrift. Seit 20 Jahren, Prospekt bei: Dampferzeitung, Elfenaustr. 12, CH-6005 Luzern H

Sammler von Eisenbahnmützen aus aller Welt sucht Tauschpartner. Armin Schröter, Halemweg 37, W-1000 Berlin 13

Suche Partner zum Erfahrungsaustausch, der seit kurzer Zeit (89) sich m. d. Hobby beschäftigt. Michael Hanisch, Hildebrandstr. 35, W-3200 Hildesheim, Tel. 05121/510690

Alte Telefone (Holz oder Metall) Vermittlungsschränke, Prüfeinrichtungen, auch Einzelteile gesucht. Jürgen Winterberg, Ringstr. 86, W-6500 Mainz 42

Verkaufe ständig ausführliche Bus-Statistik Gera, 20. Juli 1935 bis heute, immer aktuell., Inkl.-Preis 9,- DM (kleine Briefmarken) Gilbert Weise, Zeulsdorfer Str. 14/121, O-6502Gera

Ein herzliches Dankeschön allen Modellbahnern, die mir geschrieben haben. Leider kann ich nicht alle berücksichtigen. Horst Berger, Weinbergstr. 7, O-3500 Stendal

Biete versch. N-Sattel-Lkw der Fa. WIKING, suche TT BR 86, DR o. C5D. G. Ziegler, Am Oberteich 1a, O-4820 Nebra

Firmenfreistempel, Briefe, Ansichtskarten aus priv. Sammlung f. Motiv- u. Heimats., Info gg. Freiumschlag. Schmaderer, PF 1410, W-8490 Cham

Wer verkauft oder fertigt zwei einfache Kreuzungsweichen TT? M. Kratzsch, An der Glashütte 2, O-7400 Altenburg

Wer weiß was zum Langlaufwagen zur 171104Kst oder hat Bilder? Oder zur Wasseraufbereitungsanlage aus 03-Tender und 74er zu H45024, letzte Fahrt ab Bw Seddin? S. Troitzsch, Franz-Arnold-Str. 29, W-7012 Fallbach-Schmiden

Gg. Gebot, Dampfmasch. Transmission, Brunnen, Hammerwerk u. Windmühle. H.-J. Wolf, Dorfstr. 33a, O-8211 Blankenstein

Festschrift der Deutschen Draisinen Sammlung der EFW. Bezug: St. John, Usinger Str. 18, W-6360 Friedberg2

BTTB/ZEUKE:

02129 BR 01 ohne Antrieb	95,00 DM
02232 BR 56 Fotoanstrich (limitierte Sonderserie)	156,00 DM
02611 BR T 334 rot	71,50 DM
13310 Eilzugwagen 3. Klasse	31,50 DM
13320 Eilzugwagen B4i 30	31,50 DM
14408 Kesselwagen BP	15,10 DM
14409 Kesselwagen DEA	15,10 DM
PIKO	
6520/010 Rekowagen 3achs	23,50 DM
6521/010 Rekowagen 2achs	23,50 DM
6522/010 Reko-Packwagen	23,50 DM
6522/010 Reko-Postwagen	23,50 DM
ab 4 Stück je	22,90 DM
GÜTZOLD	
130100 BR IV T sächs.	168,50 DM
131100 BR 71 DRG	169,90 DM
118200 V 100 003	57,00 DM
126300 BR 64 DR neu	77,90 DM

Versand gegen Rechnung, Versandkosten 5,– DM. Bitte fordern Sie kostenlos unsere Preislisten an (bitte Nenngröße angeben)!
MODELLBAHN-VERTRIEB LINDIG
O-6803 Könitz (Thür) · Haeckelstraße 02

Alte Aktien, von Klein- und Privatbahnen aus der ehem. DDR kauft Sammler zu Höchstpreisen, auch Tausch möglich. B. Klobedanz, Vosshagen 25, W-2000 Wedel

Suche Infos über Werkloks der BR V200.5 des BKK Geiseltal, z.B. Fotos, Negative, Dias, Betriebsbuchauszüge, Verbleib derzeitiger Einsatz usw., auch Kauf, Tausch gg. V200/120 Material. Wer kann helfen? Steffen Müller, Burgstr. 45, W-7310 Plochingen

Wer weiß was über Farbgebung der 36 457Kst und über Tenderbauart? Infos oder Bilder an S. Troitzsch, Franz-Arnold Str. 29, W-7012 Fellbach-Schmiden

A. Würz MODELLBAHN VERTRIEB
Thusneldastr. 19
4600 DORTMUND 1
Tel. 0231/172162

... zuständig für Tiefpreise!!

Dauer-Preis-Info-Mappe 91/92 DM 5,-
Bei Einzelversand + DM 3,- Porto.
Scheck/Überweisung, oder **Briefmarken!** **jetzt anfordern!**

MODELL EISENBAHNER-Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich beim Abonnenten-Service MODELL EISENBAHNER, Postfach 1410, O-1086 Berlin, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

ICH HABE DEN NEUEN LESER VOM MODELL EISENBAHNER ÜBERZEUGT. SCHICKEN SIE DIE KRAWATTENKLAMMER AN:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer
☐ O
☐ W

PLZ, Ort

ACHTUNG: Abonnent und Prämienempfänger dürfen aus rechtlichen Gründen nicht ein und dieselbe Person sein!

Antwortkarte

Bitte mit 60 Pfennig frankieren Danke!

Modell Eisen Bahner

Abonnenten-Service
Frau Helga Olboeter
Postfach 1410

O-1086 Berlin

Nach Übernahme des Fahrzeugs durch die DB erhielt die Maschine die Bezeichnung 230 001; als Mietlok war sie auf DB-Gleisen mit der Nr. V 300 001 unterwegs. *Foto: Krauss-Maffei (Werkfoto)*

NAME / VORNAME TELEFON

STRASSE / NR. PLZ / WOHNORT

DATUM / UNTERSCHRIFT

Bitte ausreichend frankieren

An die

T & M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung
Postfach 1410

Otto-Grotewohl-Str. 19 D

O –1086 Berlin

DB 230

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N, Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72

4130
⌀ 950
1750 1750
12 300
15 800
20 270

Radsatzordnung C'C' · Antriebssystem Hydraulik · Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, größte Anfahrzugkraft 336 kN · Dauerleistung 2x1100kW · Dienstmasse 104 t · Treibraddurchmesser 950 mm

Modell Eisen Bahner



Die Krauss-Maffei-Vorführlokomotive ML 3 000 CC in Ursprungsausführung
Foto: Krauss-Maffei (Werkfoto)

DB 230

Nach den erfolgreichen Erprobungen der Musterlokomotiven V 200 001 bis V 200 005 und dem Beginn der Serienproduktion von 50 Maschinen für die DB bestellten die Jugoslawischen Staatsbahnen 1956 drei Lokomotiven gleicher Konstruktion, jedoch wegen der zulässigen Radsatzfahrmassen von 16,5 t mit dreiachsigen Drehgestellen. Der Hersteller Krauss-Maffei in München baute eine vierte Lokomotive mit der Typenbezeichnung ML2200 C'C' für Vorführ- und Versuchsfahrten auf eigenen Kosten. Die vier Fahrzeuge wurden 1957 sehr harten Erprobungen unterzogen, u. a. auf der Semmeringbahn in Österreich, und bewährte sich hervorragend. Da die eingebauten Maybach-Dieselmotoren MD 650 (1100 PS/810 kW) durch Hochaufladung und Ladeluftkühlung inzwischen zur Bauart MD 655 (1500 PS/1105 kW) weiterentwickelt worden waren, entschloß sich Krauss-Maffei zur Umrüstung auf die höhere Leistung einschließlich entsprechender Verstärkung der Baugruppen der Leistungsübertragung. Die nun als ML 3000 C'C' bezeichnete Maschine wurde ab Sommer 1958 erneut harten Erprobungen u. a. auf den Steilrampen der Schwarzwaldbahn und auf der Semmeringstrecke unterzogen. Die Ergebnisse waren so überzeugend, daß die DB diese Lokomotive zunächst anmietete und im November 1963 selbst übernahm. Als V 300 001 und ab 1968 als 230 001 war die Maschine häufig erfolgreich vor schweren Zügen im Einsatz. 1975 musterte man den Einzelgänger aus, verschrottete ihn aber erst im Jahre 1980.

Wolfgang Glatte

Eine edle Krawattenklammer für nur einen neuen Leser des Modell Eisen Bahner

Für jeden neuen Abonnenten, den Sie von den Vorteilen des MODELL EISENBAHNER überzeugen, bedanken wir uns mit dieser eleganten Krawattenklammer:

hochwertiges Palladium, Lok galvanisch vergoldet, Klammer galvanisch versilbert (Maße: ca. 55 mm breit, Lok ca. 27 mm breit)! Zeigen Sie dezent und elegant, an welchem schönen Hobby Ihr Herz hängt.



Abb. vergrößert

Die MODELL EISENBAHNER-Vorteile im Abonnement:

- **Interessante Berichte über neue Anbieter und Systeme, fundierte Übersichten zu neuer Technik und allen Spuren.**
- **Vorstellung von interessanten Strecken, Bahnhöfen und Fahrzeugen in Vorbild oder Modell, aus Ost und West.**
- **Zustellung frei Haus (das Porto zahlt der Verlag)!**
- **Sie versäumen keine Ausgabe!**
- **Besuche in den attraktivsten Verkehrsmuseen der ganzen Welt.**
- **Das MEB-FAHRZEUG-LEXIKON: Eine fundierte Kartei über Loks, Wagen und Sonderfahrzeuge. Mit den technischen Daten und Maßen. Und mit Abbildungen in allen Originalfarben!**
- **Und als Dankeschön: die elegante Krawattenklammer!**



Bestellkarte am besten noch heute ausfüllen und abschicken! Der MODELL EISENBAHNER geht ab der nächstmöglichen Ausgabe auf Fahrt. Und sofort nach Zahlung der Rechnung die hochwertige Krawattenklammer!

Modell-Drehscheibe

Internationale Modellbahnausstellung in Berlin

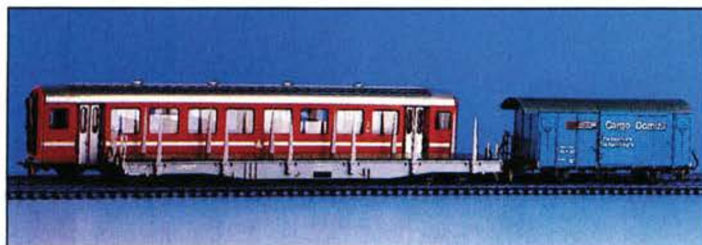
Nur noch wenige Wochen trennen uns von einem großen Ereignis der Modellbahnwelt des Jahres 1991, der Internationalen Ausstellung MODELLEISENBAHN + spielaktiv. Vom 16. bis 20. November findet diese beachtenswerte Verkaufsmesse des Modelleisenbahn- und Spielbereichs in den Messehallen am Berliner Funkturm statt. Rund einhundert Aussteller gaben bereits ihre Teilnahme bekannt (Stand Juli ´91). Viele haben sich schon vorangekündigt. Der MODELL EISENBAHNER ist mit einem Stand der Motor Presse Stuttgart präsent und sollte ein Anlaufpunkt für alle modellbahninteressierten Besucher sein. An diesem Stand wird sich auch stundenweise ein bekannter Gartenbahn-Modellbauer über die Schulter sehen lassen.



H0-Leckerbissen aus Graubünden

Neben seinem diesjährigen Exkurs in die deutsche Schmalspurszene hat der Modelleisenbahnhersteller aus Uhingen selbstverständlich auch Neuheiten von seiner »Hausbahn«, der Rhätischen Bahn, im Angebot. Hervorzuheben ist das Modell eines 1. Klasse-Reisezugwagens, Gattung A 2072 der Brieg-Visp-Zermatt-Eisenbahn (BVZ), einer Nachbarbahnverwaltung der RhB. Der gedeckte Güterwagen Gbkv »Cargo Domizilio« der RhB entstammt einer 4er-Wagenpackung, die den gleichen Wagentyp in vier verschiedenen Aufmachungen enthält. Ein ausgesprochener Leckerbissen ist der vierachsige Flachwagen mit einsteckbaren Rungen für den Schienen- und Langholztransport, eine Augen- und Fingerweide für den Modelleisenbahner, der zunächst ob der vielen Zurüstteile erschrocken ist. Da aber alles ausgezeichnet paßt, kann die Häufung der losen Teile nur zur Erhöhung des Gesamteindrucks des Modells beitragen. Der Preis für den Reisezugwagen liegt bei 45,00 DM, für den G-Wagen bei 29,75 DM und für den Flachwagen bei 27,95 DM.

Foto: KLAWIAN



FLEISCHMANN

Alte Bayerin im DB-Kleid

Nachdem die Tenderlokomotive der Baureihe GtL 4/4 der Königl. Bayr. Staats-Eisenbahn schon ihr Debüt als Reichsbahnlokomotive gegeben hat, rollt sie nun auch im DB-Look der Epoche III über die H0-Vorführanlagen der Modellbahnhändler. Die markanten Unterschiede zur DB-Version dieses H0-Modells sind der trichterförmige Tenderaufsatz und die weiß umrandeten Pufferteller.
Das Modell ist mit einer 3-Licht-Spitzenbeleuchtung ausgerüstet. Eine 3-Licht-Tenderbeleuchtung mit Lichtwechsel (Bestell-Nr. 6542) kann eingebaut werden.
Die H0-Serie der »Donnerbüchsen«, die 1990 mit drei gut gelungenen Modellen eröffnet wurde, erhält als Ergänzung einen 2./3.-Klasse-Personenzugwagen der DRG, Epoche II. Die Wagen sind mit sehr fein gestalteten Bühnengittern und brünnierten Rädern ausgerüstet. Die H0-Lokomotive der BR 98 im DB-Look kostet um 179,50 DM und der Personenwagen der DRG, 2./3. Klasse kostet um 27,90 DM.

Foto: KLAWIAN

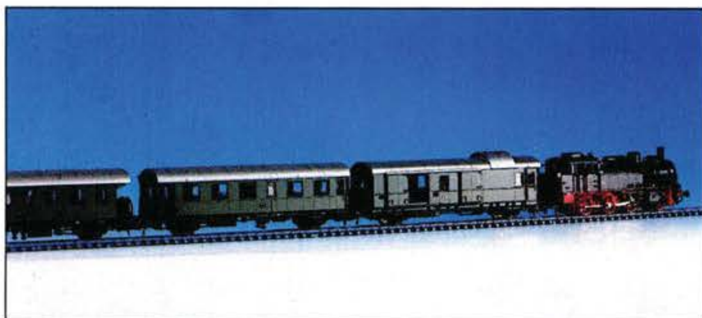




Donnerbüchsen in DR-Ausführung

Mit dem Reisezugwagen-Set »Deutsche Reichsbahn«, bestehend aus Wagen der Gattungen Bi-29, BCi-24, Ci-25 und Pwi-28, kommt nun auch der erste »Donnerbüchsen«-Zug aus dem Hause Roco in den Handel (Bild). Die Modelle entsprechen den bekannten DB-Wagen von Roco, weisen jedoch eine vorbildgetreue DR-Beschriftung nach Epoche IIb auf.
Ein weiteres H0-Set, enthält einen Sanitätszug, bestehend aus vier Einsatzfahrzeugen mit Anhängern, die auf drei Niederbordwagen (unterschiedliche Ordnungsnummern) verladen wurden. Schließlich liefern die Salzburger in diesen Tagen ein Set von vierachsigen Umbauwagen der DB aus. Die vier bekannten Roco-Mitteleinstiegwagen wurden Epoche-III-gerecht dekoriert. Vorbildgetreu erhielt der AB4yg-58 Minden-Deutz-Leicht-Drehgestelle, der BPw4yg-56 und ein B4yg-56 preußische Regeldrehgestelle sowie ein zweiter B4yg-56 Schwanenhalsdrehgestelle. Die Preise betragen für das Donnerbüchsen-Set um 87,50 DM, den Sanitätszug 74,50 DM und für die vier Umbauwagen um 138,00 DM.

Foto: KLAWIAN





Noblesse aus Gütenbach

Die Neuheitenauslieferungen von FALLER reißen nicht ab. Inzwischen ist der Heißluftballon (Nenngröße H0) mit verschiedenen Bemalungsvarianten als Bausatz und als Fertigmodell im Handel. Mit einer Standfläche von nur 18,5 mm x 18,5 mm kommt er den Platznöten auf der Modellbahnanlage sehr entgegen, denn seine Hauptausdehnung liegt in der Höhe (240 mm). Nicht ganz so hoch sind die neuen Modelle Wohnhaus mit Fachwerk und Zweifamilienhaus Noblesse (Bild). Bei letzterem hat der H0-Hausherr die Wahl, ob sein Gebäude am Hang oder im Flachland stehen soll. Zum Glück hat FALLER nicht auch den Preis maßstäblich umgerechnet.
Die unverbindlich empfohlenen Preise liegen bei 35,00 DM für den Bausatz des Heißluftballons und bei 24,50 DM für das Wohnhaus mit Fachwerk. Das Zweifamilienhaus Noblesse kostet um die 32,50 DM.

Foto: Lehmann



ARNOLD

Sondermodelle in N

Die Hilfsorganisation Malteser Hilfsdienst e. V. in Gummersbach hat in Zusammenarbeit mit der Firma ARNOLD Güterwagenmodelle in der Nenngröße N in einer limitierten Auflage von jeweils 500 Stück herausgegeben. Bei den bisher erschienenen Sondermodellen handelt es sich um einen Rungenwagen Rlmms mit weißer Plane und einen weißlackierten gedeckten Güterwagen Gbs 252, die sehr sauber mit Beschriftungen und den Logos des Malteser Hilfsdienstes bedruckt sind. Die Detaillierungen und Laufeigenschaften der Wagenmodelle verkörpern gute ARNOLD-Qualität.

Die Kollektion der Sondermodelle soll in jedem Jahr um einen Wagen erweitert werden, eine lobenswerte Initiative der Malteser-Leute und eine wohltätige außerdem. Die Wagen sind zum Preis von 39,95 DM (G-Wagen) und 30,00 DM (R-Wagen) bei der Kreisgeschäftsstelle des Malteser Hilfsdienstes, Oberbergischer Kreis, Aehlenberger Weg 1a, W-5270 Gummersbach, erhältlich und dort auch zu abonnieren.

Foto: KLAWIAN



WIMMER ZINNMODELLE

Gewichtige Personen für die LGB

Der in der Tschechoslowakei geborene Václav Wimmer ist seit Jahrzehnten ein in der Zinnfiguren-Branche hochgeschätzter Künstler, Konstrukteur und Formgestalter für Spielwaren aller Art. Als Ergänzung zur Lehmann-Großbahn schuf der kreative Modelleisenbahner schon in den frühen siebziger Jahren maßstabsgerechte Figuren aus Metallguß, die teilweise für den rauhen Gartenbahnbetrieb viel zu schade sind, und die sich in Sammlerkreisen größter Beliebtheit erfreuen. Die vollplastischen Zinnfiguren werden bemalt und blank durch die Firma E. Neumann, Siegfriedstraße 1, W-1000 Berlin 44 vertrieben. Der Unterschied wird an der im Bild gezeigten Figur des preußischen Polizisten mit »Plempe« sichtbar, wobei die Farben matt sind. Alle Figuren werden mit Fußstift und montierbarer Fußplatte geliefert. Gegenwärtig sind 51 Zinnfiguren und 46 Zinnmodelle, vom Kohlenkasten bis zur Eisenbahnlaterne, lieferbar. An weiteren Neuheiten wird gearbeitet. Um eine Preisvorstellung zu erhalten: Der preußische Polizist kostet unlackiert 25,00 DM und lackiert 50,00 DM.

Foto: KLAWIAN



Railino

Zweite RhB-Lokomotive in N_m

Die Baureihe Ge 2/2 Nr. 162 der Rhätischen Bahn (RhB) ist das zweite Triebfahrzeug des Kleinserienherstellers Railino, das in diesen Tagen ausgeliefert wird. Bei dieser Maschine handelt es sich — im Gegensatz zu dem bereits im MEB 7/91 vorgestellten Modell des Triebwagens ABe 4/4 — um die Nachbildung eines ausgesprochenen Oldtimers. Im Jahre 1911 beschaffte die ehem. Berninabahn zwei Universallokomotiven, die in den vierziger Jahren von der Rhätischen Bahn übernommen wurden und noch heute ihren Dienst versehen.

Das Modell wurde vollständig aus Messing gefertigt und ist mit einem neuen, flachen Antrieb ausgestattet. Dadurch wird ein freier Durchblick durch das Führerhaus und der freie Zwischengang durch die Vorbauten ermöglicht. Die Masse von etwa 40 Gramm gewährleistet eine hohe Kontaktsicherheit und ausgezeichnete Laufruhe. Der Preis beträgt für das 51 mm lange Wunderwerk 590,00 DM incl. Mehrwertsteuer.

Foto: Railino





Rei(t)zende Revisionsfahrt in H0

Gebhard Reitz, der Meister aus der Modellbahn-Edelschmiede in Berlin, bleibt unermüdlich bei der Entwicklung feiner Umbau- und Zurüstsätze für die Nenngrößen 0, H0 und N. Unter den hervorragenden Neuheiten der letzten Tage fielen uns besonders ein Umbausatz für die Baureihe E 16 der Firma ARNOLD in der Nenngröße N und ein Bausatz für einen Schienen-Pkw auf der Basis eines H0-GÜNTHER-Modells auf.

Der Umbausatz für die ARNOLD-E 16 enthält ein umfangreiches Bauteile-Set mit neuen Stirnfronten für eine bayrische ES und eine E 16 09 der Deutschen Reichsbahn. Der »Face-Lifting«-Bausatz kostet 99,90 DM.

Die Umbauleistung für den GÜNTHER-Bausatz beinhaltet das komplett zusammengebaute und lackierte Bahnmeisterauto mit Beleuchtung, einschließlich der Ausleuchtung der Rücklichter (!). Das Modellbahn-Schmankerl ist für 459,50 DM zu haben.

Foto: Reitz



Im Westen viel Neues

Keinerlei Sommerpause gönnten sich (und ihren Kunden) die Modellauto-Hersteller aus den alten Bundesländern. ALBEDO glänzt mit den ersten Renntrucks, BREKINA liefert die Bundesbahn-Edition aus, bei HERPA startete die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft in 1:87, Bausatz-Spezialist Kibri legte diverse schwere Nutzfahrzeuge auf Kiel und Altmeister WIKING eröffnet mit der neuen Mercedes-S-Klasse den Reigen der Modelle zur IAA in Frankfurt (Main).

ALBEDO läßt seine Zugmaschinen nun auch im Renntrimm antreten. Die Volvo-Typen F 88 und F 12 sind bis hin zu den Rückspiegeln in Le Mans-Outfit gekleidet. In ehemals volkseigenem Auftrag sind beide Typen, F 12 mit Jumbo-Sattelauflieger und F 88 als Schwerlastzugmaschine, für die »Deutrans« unterwegs. Neue »Coca-Cola«-Modelle, sowie ein »Milka«-Sattelzug sorgen für weitere Farbtupfer im Sortiment der Heilbronner.

BREKINA setzt zum Ende der heißen Jahreszeit nicht nur auf Bierwagen, sondern auch auf Kühltransporter. Beiden Themen widmet man in Umkirch eigene Sondereditionen, wobei auch der gute alte IFA H6 als Bierlaster der »Wernesgrüner«-Brauerei nicht fehlen darf. Besonders auf die Belange der Modellbahner zielt die sechs Miniaturen umfassende Gruppe der Bundesbahn-Modelle ab. VW Kastenwagen, Opel Blitz, Magirus, Büssing und zweimal Mercedes-Benz sind im original Moosgrau oder Weinrot der sechziger Jahre vertreten.

Aus der gleichen Zeit stammen auch die beiden Sommerneuheiten der regulären BREKINA-Serie. Den Mercedes L 319 Kastenwagen gab es bereits vor Jahren bei WIKING, BREKINA zeigt nun die »wahre (H0-)Größe« des seinerzeitigen Vorbildes. Ähnliches gilt auch für die Mercedes LPS-1620-Sattelzugmaschine, die solo, aber auch in Verbindung mit einem Sattelkipper und einem Tankauflieger offeriert wird.

HERPA setzt, wie auch BREKINA, zugleich auf Masse und Klasse. Den Schwerpunkt setzen dabei die ersten vier Rennwagen aus der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM), die BMW M 3 der Teams Schnitzer, Bigazzi, Linder und Diebels-Alt. Zu den in Mini-Vitrinen verpackten und aufwendig bedruckten H0-Rennern gesellen sich im Laufe des Jahres drei Renntransporter. Gleichfalls unter Plexiglas präsentiert sich mit dem BMW 850i Alpina B12-Coupé ein neuer Star der »Private Collection«. Vorerst als Serienmodell, später für die DTM vorgesehen, erscheint der Mercedes 190 E-16-Ventiler in der Evo-II-Ausführung. Der »geliftete« Mercedes G und der VW Passat im Polizei-Gewand bilden die Schlußlichter bei den Personenwagen. Im LKW-Bereich beeindruckt die US-Version des Setra-215-Hochdecker-Busses und der farbenfrohe Mercedes BP-Tankzug. Bereits bekannte Modelle in neuem Dekor stellen die Verkleinerungen der Mercedes SK-Zugmaschine, die zivile Version des Ruthmann-Steigers, der unbedruckte Scania-Hauber-Pritschensattelzug und zwei neue US-Trucks dar. Für Innovation im Güterfernverkehr sorgt dagegen das neue »Thyssen-Cargobox«-Wechselkoffer-System, das HERPA exakt in 1:87 auf einem Iveco-Turbostar-Hängerzug aufgebaut hat.

KIBRI, hat neue Brummis anzubieten. Ein Baumaschinen-Transport kann mit dem Mercedes 2636 S-Tieflader nachgestellt werden, der mit und ohne Ladegut zu haben ist. Für Nachschub an Flüssigbeton sorgt der Silozug »Maxit«. Baustoffe transportiert auch der Mercedes-Pritschenzug 2448, der mit einem »Meiller«-Ladekran versehen ist. Gleichfalls für die H0-Baustelle geeignet ist der Mercedes 3336K-Baustellenkipper mit kleinem angebauten Bagger. Schon länger bekannt ist der Scheuerle-Selbstfahrer, der sich zum Straßentransport von Groß-Trafos nutzen läßt. Jetzt bringen die Böblinger das Volumen-Modell in Kombination mit einem Schwerlast-Ponton, was es auch für Wasserstraßen kompatibel macht. 40-Fuß-Container lassen sich auf dem Mercedes 2448-Sattelzug verlasten.

PRALINE ist der Markenname der von Modell International hergestellten H0-Miniaturen. Aus St. Georgen, der Heimat der Schwarzwald-Pralinen, erreichte uns ein mit 25 Modellen ebenfalls stattliches Neuheitenaufkommen. So ist der Kleine Citroën AX jetzt auch mit Sonnendach, als Fahrschulwagen sowie in Diensten der französischen Post und Feuerwehr lieferbar. Mit offenem Schiebedach kommt der Ford Escort vorgefahren, während der Renault Espace als Großraum-Taxi eingesetzt werden kann. Mit Ladegut versehen wurde der DKW Pritschenwagen. Das legendäre Tempo-Dreirad fährt nun für eine Brauerei und eine Kohlenhandlung. Der Brezelkäfer VW 1200 rückte in Grau zum Roten Kreuz und in Kadmiumgelb zur Schweizer Post ein. Zu absoluten »Hinguckern« wurden die Ford-T-Bird aus den USA der sechziger Jahre durch kosmetische Maßnahmen mit Metallicfarben und Chromteilen. Als Service für die Sammler in den neuen Bundesländern ist die Mercedes-0-3500-Bus-Flotte gedacht, die mit den Länderwappen von Mecklenburg-Vorpommern bis Sachsen bedruckt ist. Darüber hinaus bekam der Mercedes-1320-Trailerzug einen »Edeka»-Aufdruck, der hervorragend gemachte Renault-FR-1-Bus erhielt das »Air France«-Logo und der Mercedes 507 D mutierte zum Wasser-Rettungsfahrzeug der Feuerwehr samt Hänger mit Schlauchboot.

WIKING sorgt mit seinen Herbst-Neuheiten für frischen Wind in der Szene. So thront auf dem Kühler des neuen Mercedes 500 SEL ein winzig kleines Sternchen aus fotogeätztem Metall. Der Daimler-Veteran 300 SL läßt seine Bewunderer sogar unter die Haube blicken, falls das detaillierte Triebwerk begutachtet werden sollte. Für knapp zehn Mark ist dies eine beachtenswerte Leistung! Schon als Werbemodell bekannt ist der Kässbohrer-Alpentrailer-Zug mit Mercedes-SK-Zugmaschine. Daneben erschienen der VW-Transporter mit Pritschenaufbau und der MAN F 90 als Baufahrzeug mit Ladekran. *RU*



Die Bundesbahn hat auch Autos! Wer Näheres über den Fahrzeugpark wissen will, kauft sich am besten die Kollektion von BREKINA. *Foto: KLAWIAN*



Nobelkarossen in 1:87. Nicht jeder kann sich einen solchen »Schlitten« leisten, eine Modellnachbildung von WIKING ist jedoch meistens tragbar. *Foto: WIKING*

TATRA-Tram in H0

Als unser Autor die hier vorgestellten Straßenbahnfahrzeuge vom Typ KT4D in der Nenngröße H0 baute, war der Bausatz der Firma WILKEN (vormals PREFO) noch nicht im Handel. Daß trotz der nun vorhandenen Bausätze der komplette Eigenbau eines solchen Modells einschließlich seines Antriebes seinen ganz besonderen Reiz haben kann, beweist Thomas Giese mit dieser Bauanleitung.

Allgemeines

Für alle Modelleisenbahner, die auf ihrer Anlage das aktuelle Verkehrsgeschehen einer ostdeutschen Stadt darstellen möchten, ist die Verwendung eines TATRA-Triebzuges vom Typ KT4D gewiß eine Bereicherung ihres Fahrzeugparks. Begrüßungswert ist die Entwicklung von Bausätzen verschiedener Straßenbahnmodelle durch die Dresdener Firma WILKEN (ehem. PREFO). Einem Vergleich kann jedoch mein Modell durchaus standhalten, wozu noch die Freude am eigenen Schaffen und der individuellen Gestaltung kommt. Meine Modelle können, wie beim Original, als Solotriebwagen oder in Doppeltraktion verkehren. Als hauptsächliches Baumaterial kamen Plaste zur Anwendung. Für den Getriebebau wurden Hartgewebeplatinen verwendet. Zum Kleben kamen Mehrkomponentenkleber und Metacrylate Dentalplaste) zum Einsatz.

Die Fahrzeuge sind vollständige Eigenbauten, nur die Motoren, Stromabnehmer, Glühlampen und Radsätze (von TT auf H0 umgespurt) sind handelsübliche Bauteile, die zum Zeitpunkt des Modellaufbaus noch aus ehemaligen DDR-Artikeln bestanden.

Die Wagenkästen

Die Wagenkästen A und B entstanden aus 1mm dicken Polystyrolplatten, die es überall im Fachhandel gibt. Die Seitenwände wurden einzeln ausgesägt, da die unterschiedliche Fenster- und Türanordnung eine Paketfertigung ausschloß. Die Fenster und Türen wurden mit einer Laubsäge, einem scharfen Messer und mit Schlüsselfeilen herausgetrennt. Front- und Heckpartie habe ich erst thermisch geformt und danach mit ein wenig Geduld ausgearbeitet. Die Türöffnungen wurden im Ganzen ausgesägt. In die Front-/Heckpartie habe ich Löcher für die Scheinwerfer- und Rückleuchteneinsätze gebohrt und gefeilt.

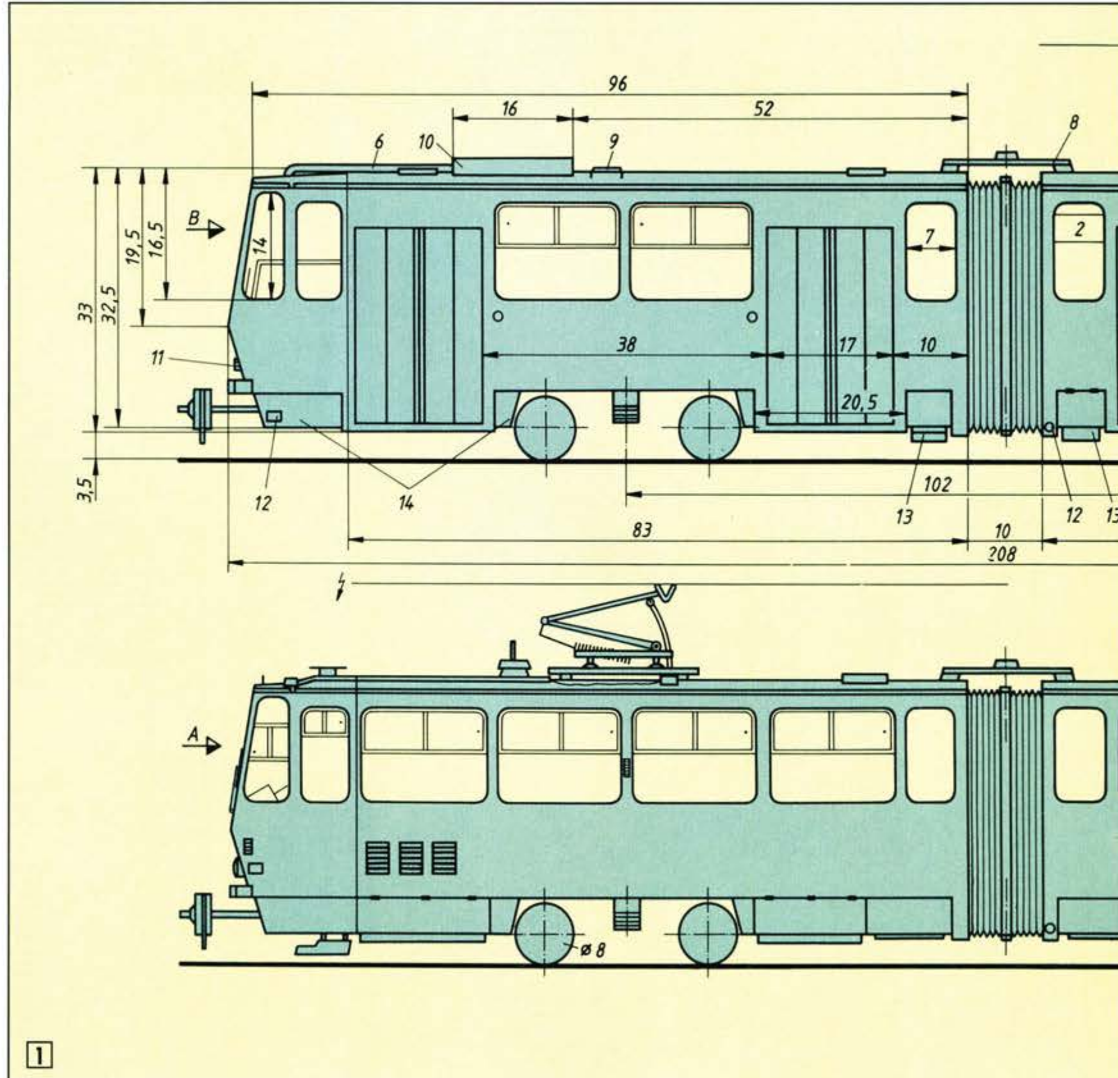
Das Dach wurde ebenfalls thermisch über einem dicken Rohr geformt und anschließend passend bearbeitet. Die Aussparungen für die Lampen samt Halterungen dürfen dabei nicht vergessen werden. Die Lampe im B-Teil paßt gut unter den Kasten der Dachwiderstände. Im A-Teil gab es da schon etwas mehr Schwierigkeiten. Ich mußte die Aussparung überkleben. Dabei entstand ein kleiner Buckel. Der Bügel kaschiert aber diesen kleinen Schönheitsfehler ganz gut. Zu

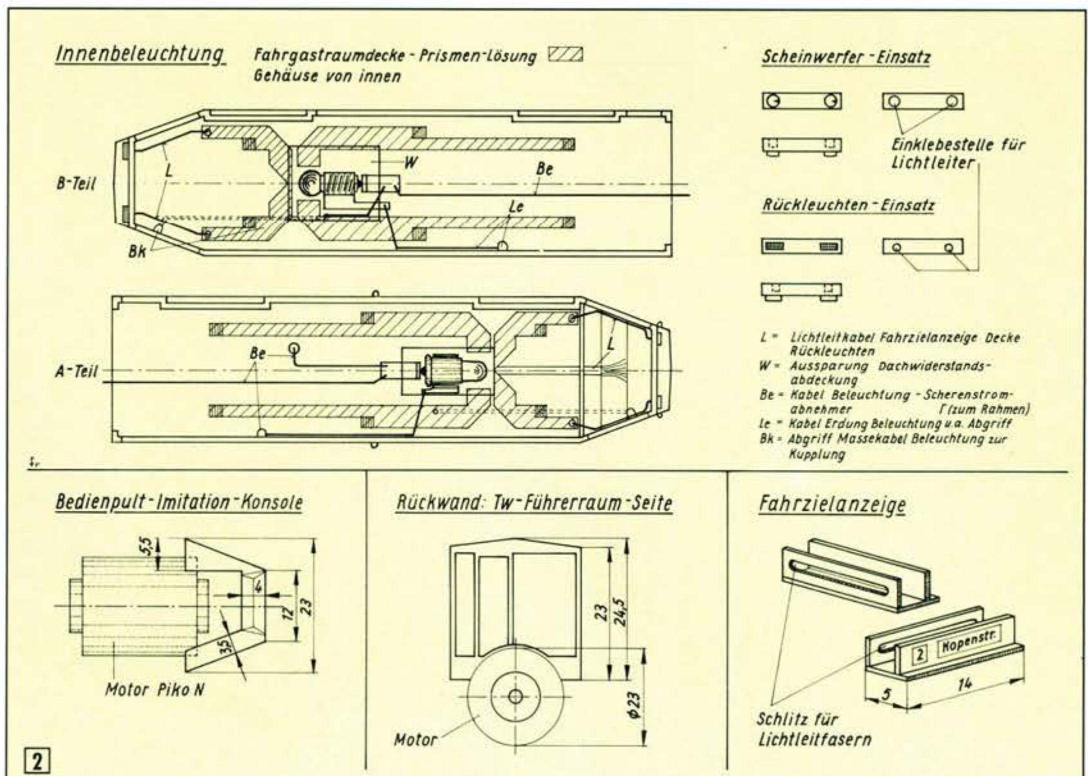


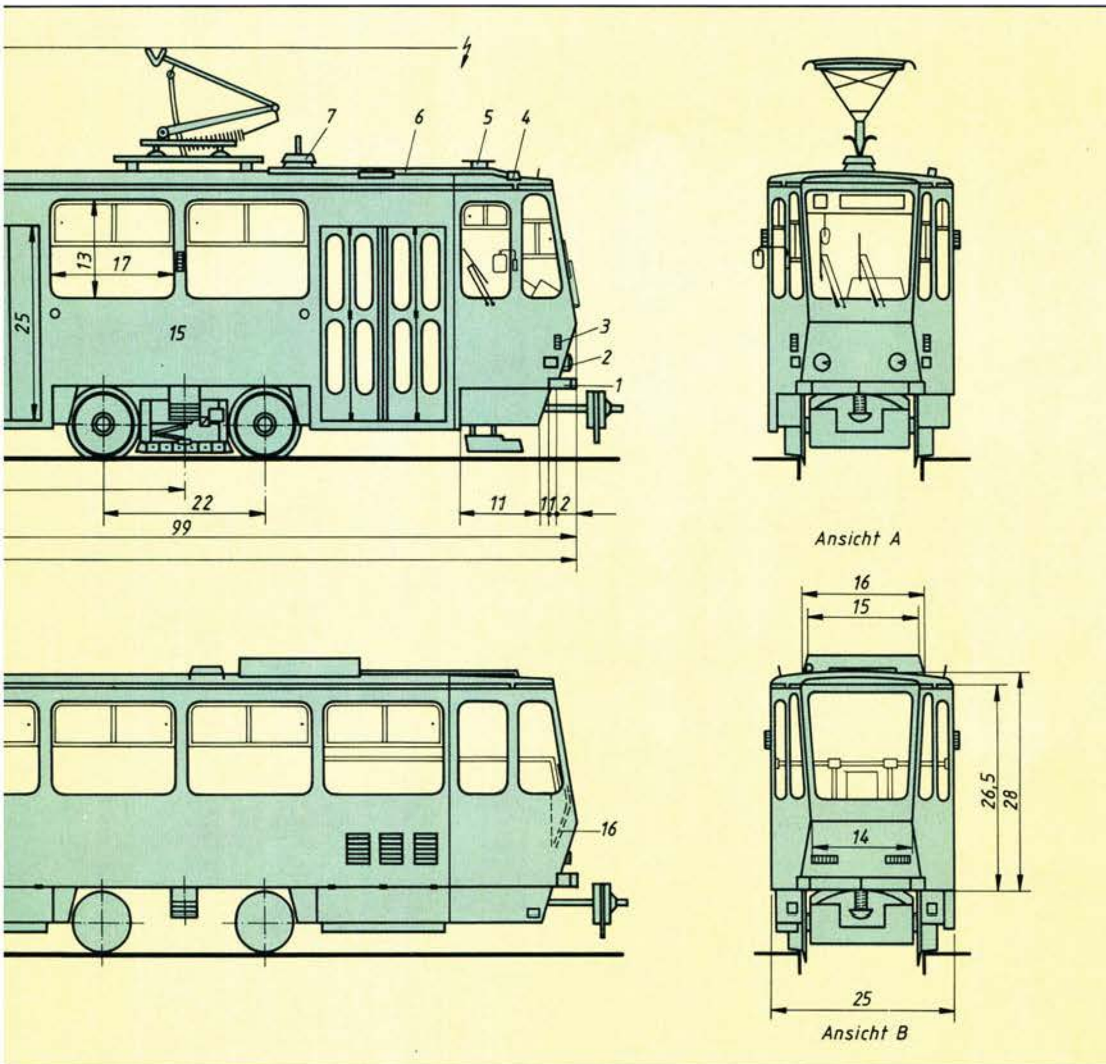
Seit 1973 verkehren in Potsdam Straßenbahnzüge des Typs KT4D (siehe »me« 9/88, S. 14 – 17). Dieses Bild zeigt einen KT4D-Zug vor der Haltestelle Ernst-Thälmann-Stadion (heute Alter Markt) im Mai 1988. *Foto: W.D. Machel*

beachten ist, daß das Dach über den sich verjüngenden Plattformen flacher wird. Beim Verkleben der Gehäuseteile sollten so wenig wie möglich Pressfahnen entstehen. Wenn welche auftreten, sind diese von Außen zu verschleifen. Danach können die Wagenkästen lackiert werden. Ich habe dabei mit weißem Lack begonnen. Die Türen habe ich auf den durchsichtigen Fensterplastscheiben nach vorherigem Anzeichnen auflackiert. Nach dem Trocknen der weißen Farbe habe ich den schwarzen Fenstergummi angedeutet. Das war mit einem Pinsel eine Sisyphusarbeit. Am besten eignet sich dazu ein wischfester Filzstift, mittel oder fein. Die Fensterverglasung besteht aus einem Stück Plaste, das innen an das Gehäuse geklebt wurde. An der Stelle der Türöffnungen reicht also die Plaste bis zur Unterkante der Türschwellen. Die Türschwelle selbst wird auf die Plaste aufgeklebt. Die Alu-Fensterrahmen habe ich mit einem Lackmalstift (Paint-Marker, silver) nachgezeichnet, nachdem ich bestimmt drei verschiedenen Materialien ausprobiert hatte, diese Rahmen vorbildgetreu nachzubilden.

Wenn die Wagengehäuse soweit fertig sind, kann mit der Beleuchtung begonnen werden. Die genaue Lage der Lampen ist im Bild 2 zu erkennen. Die Glühlampen werden mit Wechselstrom aus der Fahrleitung (!) betrieben. Von den Lampenfassungen führen Kabel zu den Fahrstrom-Kabelbrücken. Das geschieht mittels Federbleche auf die Kabelbrücken, die die elektrische Verbindung zwischen den Drehgestellen bilden. Vom Dachstromabnehmer führt je ein Kabel zur Lampe im A-Teil und im B-Teil. Die Erdung erfolgt, wie oben beschrieben, über die Fahrstrom-Kabelbrücken. Dabei zweigt ein Massekabel von der B-Teil-Lampe ab und führt wiederum über einen Federblechkontakt zu ESW-Kupplung. Somit läßt sich echter Zugbetrieb mit eingezogenem Dachstromabnehmer des zweiten Triebwagens durchführen, denn der zweite Triebwagen erhält seinen Lichtstrom vom ersten Wagen. Für die Lichtverteilung habe ich prismatische Körper (im Bild 2 schraffiert dargestellt) angefertigt. Wichtig ist dabei die Einhaltung der richtigen Reflexionsflächenwinkel. Es wurden die Lichtleitkörper so bemessen, daß das Licht an den Stellen austritt, wo sich beim Original die





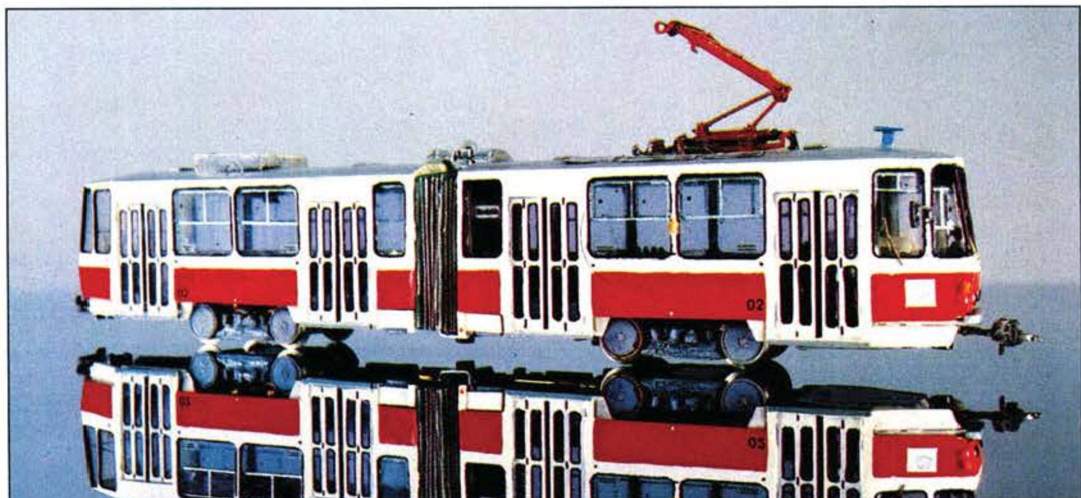


Seiten-, Stirn- und Heckansichten des KT4D:
1 Rammbohle,
2 Scheinwerfer/Begrenzungsleuchten,
3 Fahrtrichtungsanzeiger,
4 Deckelabzugsseil, 5 Antennenfuß,
6 Kabelleitung Lichtkupplung,
7 Hörnerblitzableiter, 8 Dachgelenk,
9 Haltegriffe,
10 Abdeckung für Widerstände,
11 Rückleuchte,
12 Träger für Katzenaugen,
13 Unterbauten, 14 Seitenschürzen,
15 Fahrtrichtungsanzeiger,
16 Konsole mit Loch für Lichtleitkabel (Wechselschildbeleuchtung)

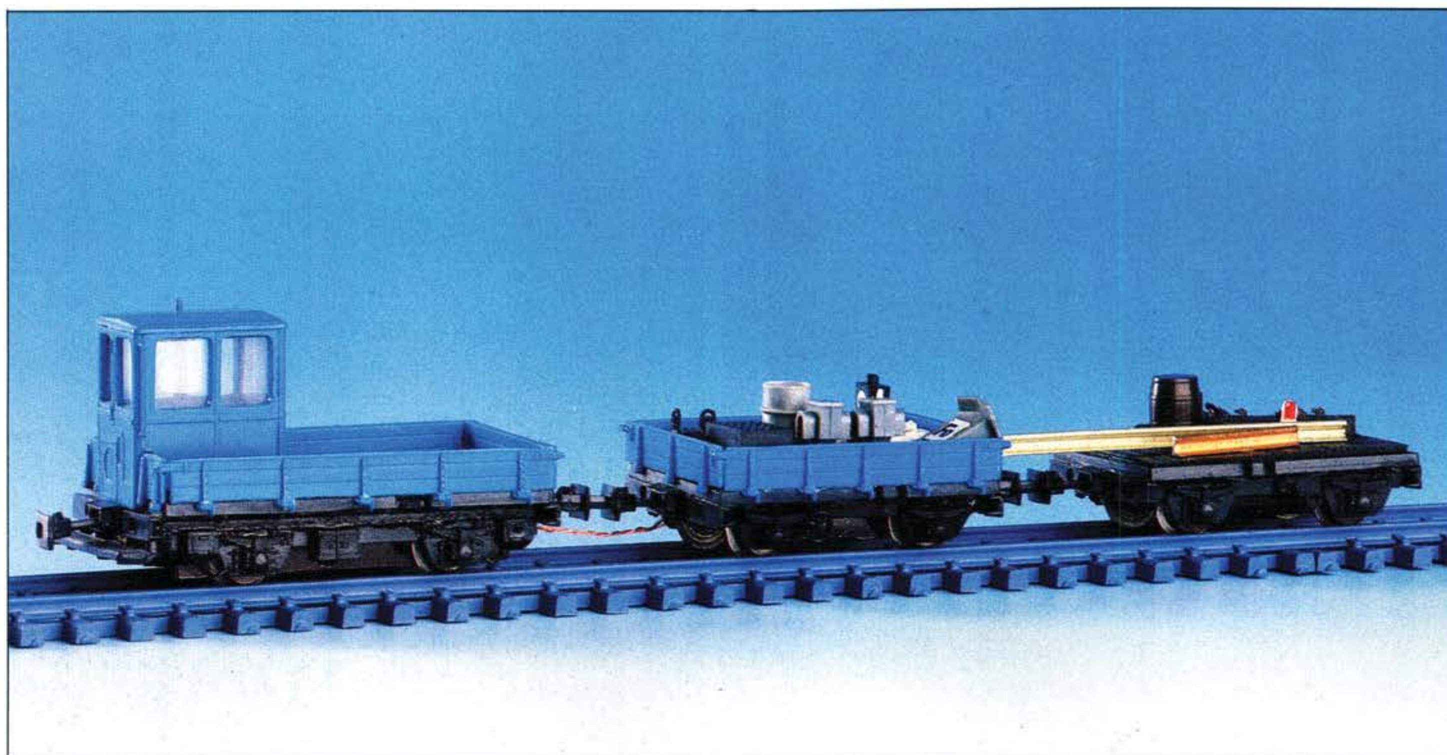
Leuchtstofflampen befinden. Wenn der Fahrtzielanzeiger eingeklebt ist, verbindet man diesen durch Lichtleitkabel mit der Glühlampe (Fasermenge nach benötigter Lichtstärke bemessen). Man kann die Beleuchtung auch mit Hilfe platzsparender Leuchtdioden (LED) realisieren. Der Schlitz in der Maske hinter dem Zielanzeige-Film hat den Zweck, das Lichtleitkabel für die gleichmäßige Beleuchtung aufzufächern. Um einen seitlichen Lichtaustritt durch das erste Fenster zu vermeiden, wird der obere Teil dieses Fensters wie beim Original schwarz lackiert. Die Plasteeinsätze der Scheinwerfer und Rücklichter habe ich aus einem Stück Sicherheitsscheibenglas geschliffen. Das Scheinwerferteil habe ich anschließend mit silbernem Nitrolack behandelt, so daß die Metalleinfassung erkennbar ist. Da die Rückleuchte beim Original eine kombinierte Leuchte (analog LADA 1500 S) ist, muß man sie so abschirmen, daß das Rücklicht wirklich nur aus dem entsprechenden Lampenteil kommt. Die gewünschten Rot-Töne trägt man mit einem dünnen Pinsel und Glasmalfarbe auf. Sind die Farben getrocknet, können die Einsätze eingeklebt werden. Das Lichtleitkabel wird in entsprechenden Bohrungen eingeklebt. Wenn das A-Teil mit Lampen- und Scheinwerfereinsatz, Bedienpultkonsole und Lichtleitkabel vervollständigt wurde, wird die Trennwand zur Fahrerkabine eingesetzt. Die Gestaltung der Trennwand ist im Bild 2 ersichtlich. Dabei ist diese so auszubilden, daß sie den Motor umfaßt. An der Oberkante darf die Aussparung für das Lichtleitkabel nicht vergessen werden. Die Liniennummern-Anzeige am Fahrzeugheck wird wie folgt beleuchtet: In das Heck wird ein Stück glasklare Plaste eingepaßt. Dieses Stück wird mit einer schräg angesetzten Bohrung versehen (siehe gestrichelte Linie im Bild 1, türlose Seite) die bis kurz unter die Oberfläche reicht. Dieses Plaststück wird weiß lackiert mit Ausnahme eines kleinen Vierecks über der Bohrung. Das Linienschild wird dann so aufgeklebt, daß es durch das beim Lackieren ausgelassene Viereck beleuchtet werden kann . Nun kann das Plastestück in das Heck eingeklebt werden. In die Bohrung werden einzelne Lichtleitfasern eingeführt, die mit der Deckenbeleuchtung verbunden werden.

An dieser Stelle sei auf das Seitenschild aufmerksam gemacht. Den Außenspiegel, die Begrenzungsleuchten und die Fahrtrichtungsanzeiger habe ich aus gutem Grund erst am Schluß an die Wagenkästen geklebt. Sind die Innenräume komplett, werden die Dachaufbauten befestigt. Doch darüber und über den Bau der Rahmen und der Antriebe wird im zweiten Teil berichtet.

Thomas Giese



Skl-Motorisierung in H0 (2. Teil)



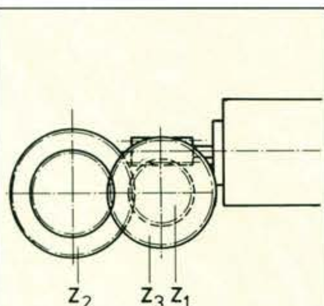
Im ersten Teil der Skl-Motorisierung in H0 schilderte unser Autor den Einbau eines Motors mit Direktantrieb. Der Einbau eines Getriebes hat den Vorteil der modellgerechten Geschwindigkeit bei guter Regulierbarkeit der Motorendrehzahl.

In diesem Teil wird der Bau eines Eigenbaugetriebes mit Faulhaber-Motor vorgestellt, wobei auf unnötige Ausführlichkeit verzichtet und lediglich einige Anregungen vermittelt werden sollen. Die Grundidee der Getriebekonzeption ist die Verwendung eines lose auf der Antriebsachse laufenden Schneckenzahnrads Z_1 mit geringer Zähnezahl (z = 10). Dieses Zahnrad treibt das Doppelzahnrad Z_2 (z = 17/9) auf der außen gelagerten Zwischenachse an, das wiederum auf das Zahnrad der Antriebsachse Z_3 (z = 18) zurückwirkt. Bei dieser Lösung wird eine zweite Zwischenachse eingespart, was infolge der Verwendung von Zahnrädern mit dem Modul 0,3 zu einem sehr kleinen Getriebeblock mit tief liegenden Zahnrädern führt. Dadurch kann der Motor sehr flach angeordnet werden, zumal auch eine kleine Schnecke (Ø = 3,5 mm) verwendet wurde. Damit wird die Getriebeübersetzung

$$ü = \frac{1}{10} \times \frac{10}{17} \times \frac{9}{18} = \frac{1}{34}$$

und ist nun doppelt so groß wie bei der Standardvariante. Das wiederum kommt der vorbildgetreuen Geschwindigkeit des Modells zugute. In Verbindung mit dem verwendeten Faulhaber-Motor (Bestell-Nr. 1016 bei VERBECK, Olpe) und zwei antiparallel vorgeschalteten Dioden vom Typ SAY 12 konnte ein sehr weiches und langsames Fahren des Modells erreicht werden. Noch bessere Fahreigenschaften erreicht man durch die Verwendung einer Schwungmasse (Bestell-Nr. 9925 bei WEINERT, Weyhe), die allerdings etwas abgedreht und gekürzt werden muß. Die Stromabnahme geschieht in der bereits von der Standardvariante her bekannten Weise.

Beim Bau des Getriebes ist zu beachten, daß die beiden Abstandsäulen im Bereich der großen Zahnräder Abflachungen erhalten. Das Doppelzahnrad muß sehr vorsichtig zusammengelötet oder geklebt werden, damit die Zwischenräume zwischen den Zähnen nicht zulaufen. Die Längen der drei Messing-Abstandshülsen ($Ø_A$ = 2,3 mm) auf den beiden Achsen sind so festzulegen, daß die Zahnräder nur ein geringes Seitenspiel haben. Die Funktionsprobe des Getriebes erfolgt mit den lose zusammengesetzten Teilen. Ein wenig problematisch ist die Sicherung des einwandfreien Laufes des sich lose auf der Antriebsachse drehenden Schneckenzahnrades Z_1. Bei nicht genau aufgeriebener Zahnradbohrung kommt es entweder zum Klemmen (zu kleine Bohrung) oder zum Taumeln des Zahnrades (zu große Bohrung). Abhilfe schafft hier das Auflöten des Zahnrades auf eine genau passende Hülse (Messingröhrchen), die frei auf der Achse laufen soll und das Zahnrad stützend führt. Das generelle Problem beim Bau solch kleiner Getriebe liegt im punktgenauen Anreißen der Bohrungen für die Achsen und



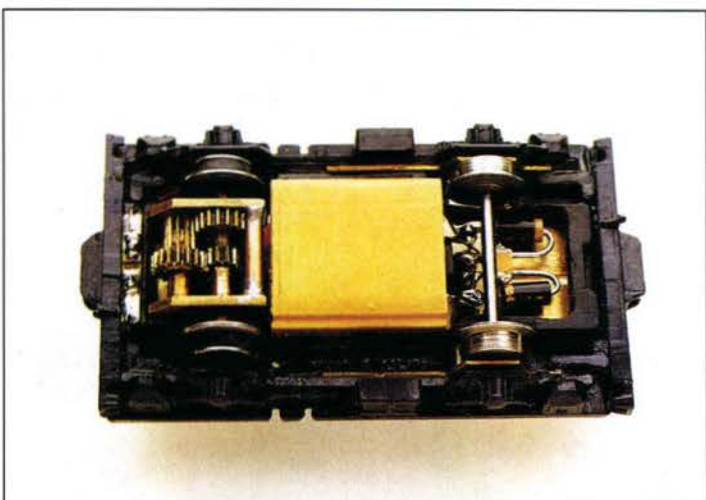
Getriebeschema, unmaßstäblich

Teil	Bezeichnung	Anz.	Werkstoff
25	Getrieberahmenblech	2	Ms, 1mm
26	Abstandssäule	2	Ms
27	Getriebezwischenachse	1	St
28	Getriebeantriebsachse	1	St
29	Zahnrad Z_1	1	830 03 10*
30	Zahnrad Z_2	1	830 03 17*
31	Zahnrad Z_2	1	830 03 09*
32	Zahnrad Z_3	1	830 03 18*

*Bestell-Nr. der Firma VERBECK-Modellbau, Postfach 2024, W-5960 Olpe



Der Getriebeblock. Die Antriebsräder wurden mit Haftreifen versehen.



Unteransicht des Skl-Motorwagens, Getriebevariante

Draufsicht auf den Skl-Motorwagen, Getriebevariante

Zum Vergleich: Unteransicht der Standardvariante mit Anhänger

Zwischenachsen. Bei einem Zahnradmodul m = 0,3, wie es im vorliegenden Fall verwendet wurde, beträgt die Zahntiefe nur 0,65 mm! Bei solch geringen Toleranzen führt bereits ein Meßfehler von ± 0,1 mm zu irreparablen Getriebelaufschwierigkeiten. In solchen Fällen hilft auch kein Ovalfeilen der Achsbohrungen oder der Versuch, durch gewaltsames Drehen das Getriebe zum Laufen zu »zwingen«. Einzige Lösung ist das Wegwerfen der Getriebeplatinen und deren Neuanfertigung unter noch sorgfältigerer Beachtung der oben genannten Prämissen. Erst wenn das Getriebe im Trockentest einwandfrei läuft, werden die Abstandssäulen festgelötet.

Ein Beispiel soll die guten Fahreigenschaften des Modells verdeutlichen. Bei einer Geschwindigkeit von 10 cm/s besitzt der Skl noch einen Auslauf von etwa 25 mm. Die niedrigste sichere Geschwindigkeit für gerades, ebenes Gleis lag bei 0,75 cm/s, was beim Vorbild einer Geschwindigkeit von 2,4 km/h entspricht. Für Weichen und Kreuzungen erhöht sich dieser Wert auf etwa das 3fache. Zwar würden mit dem Antriebskonzept auch noch 0,3 cm/s (≙ 0,92 km/h beim Vorbild) auf ebener Strecke möglich sein, doch bringt bei derartig niedrigen Geschwindigkeiten die geringste Unsicherheit in der Stromaufnahme das Modell zum Stehen. In solchen Extremfällen kann der Einbau einer Schwungmasse sehr von Vorteil sein. Das trifft besonders bei verschmutzten und nicht immer sehr sorgfältig verlegten Gleisen auf Ausstellungsanlagen zu.

Manchem mag dieser sicher beträchtliche Aufwand des Baus eines Getriebes sehr hoch erscheinen. Die Umbau-Freakes werden mich aber sicher verstehen. Zur Freude am diffizielen Modellbau kommt noch der Gewinn an Zuverlässigkeit beim Fahrverhalten des kleinen Modells. Das drückt sich nicht nur im langsamen und feinregulierbaren Fahren aus, sondern auch in der problemlosen Überwindung kontaktunfreundlicher Stellen im Gleis. Das wird besonders noch durch die Verwendung einer Schwungmasse (etwa von WEINERT) unterstützt. So fuhr der vorgestellte Getriebe-Skl während einer Ausstellung im Berliner Prater 1988 rund 100 Kilometer ohne nennenswerte Beanstandung. Eine sichere Bestätigung für den hohen Bauaufwand.

Reiner Lachs

Teil 20 M 1:1

Teil 26 M 2:1

Teil 27 M 2:1

Teil 25 M 2:1

Teil 28 M 2:1

Mit dieser Baubeschreibung einer Getriebevariante der Motorisierung des schweren Kleinwagens in H0, Bauart Schöneweide, schließt unser Autor seine Bemerkungen zu diesem Modell ab.

Der unmotorisierte Bausatz dieser ehemaligen DMV-Kleinserie in Orange (und in geringer Stückzahl noch in Blau) ist zu einem Preis von 24,50 DM beim Modellbahnversand Fried. Aug. Schreiber, Freiberger Straße 10, O-9340 Marienberg, erhältlich. **MEB**

Fotos: KLAWIAN

Elektroniker honoris causa

Das erste Kennzeichen des 76jährigen Hans Dominik aus Dresden ist seine akribische Ordnungsliebe, verbunden mit einem ausgeprägten Hang zum Dokumentieren. Das zweite Kennzeichen ist seine Begeisterung für die Elektronik, der er mit großer Experimentierfreude viel Zeit seines angefüllten Rentnerlebens widmet. Bei der Nennung dieser Charakteristika lächelt der Modellbahn-Senior weise, denn das ist ein weiterer Wesenszug des Hans Dominik: Toleranz und Verständnis nicht nur als Ausdruck des Alters, sondern auch des großen Wissens.

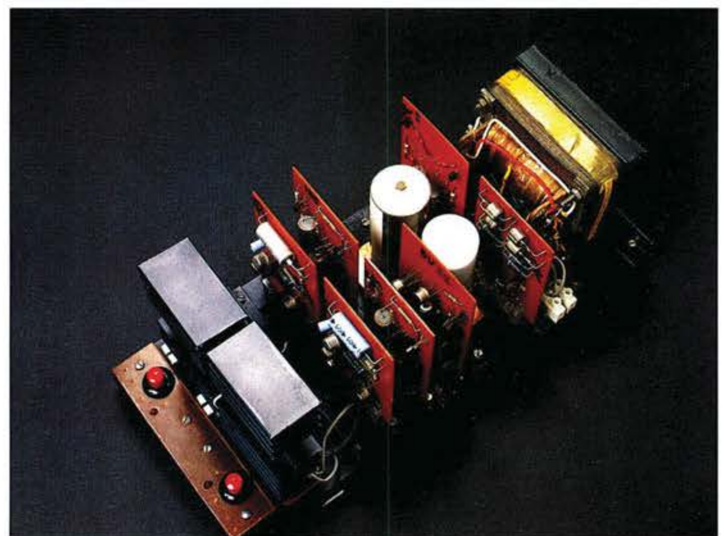
Die Anlagenphilosophie: Keine oder nur wenig Landschaftsgestaltung, dafür aber raffinierte und gut verlegte Gleisanlagen

Spätzünder

»Bei einer Zwischenprüfung während meines Ingenieurstudiums hatte ich die Wahl zwischen Chemie und Elektrotechnik als Prüfungsfach - ich entschied mich für Chemie«, erzählte er, erklärend zu seiner späten Entscheidung für die Elektronik. Erst als der Flugzeugbauer in Rente ging, beschäftigte er sich intensiv mit der Elektronik und fand großes Gefallen daran. Daß er dieses Studium nicht oberflächlich betrieb, hängt mit seinem oben erwähnten Charakter zusammen:»Ich war immer mit meiner ganzen Seele bei einer Sache. Was ich gemacht habe, verband ich stets mit sehr viel Engagement.« Inzwischen ist er den Elektronik-Kinderschuhen längst entwachsen und ein ganz Profilierter seiner Zunft. Impulsbreitensteuerungen entwickelt er »aus dem Handgelenk«, und seine Transformatoren wickelt er sich selbst: »Weil nichts zueinander paßt!«

Landschaftsmuffel

»Entweder man entscheidet sich für eine bis ins Kleinste durchgestylte Landschaft neben der Modellbahnschiene, oder man setzt entscheidende Akzente in der Anlagentechnik.« Konsequent, wie er nun mal ist, hat er sich für das Zweite entschieden. So ist die etwa 9 m^2 große Anlagenplatte spartanisch einfach gestaltet. Dafür sieht sein Arbeitsplatz am Schaltpult aus wie ein Flugzeug-Cocpit. 323 Anzeigelämpchen mit 159 verschiedenfarbigen Decklinsen, 276 Relais, 76 Kipp- und Drehschalter, Hunderte von Transistoren, Schaltkreisen, Dioden und anderen elektronischen Bauteilen sowie Tausende Meter Draht wurden in der Anlage verbaut. Die drei Schalt- und Steuerpulte allein haben eine Masse von 40 kg. Dabei wurde die Verdrahtung nicht etwa in genialem Wirrwarr verlegt. Sechs Mappen voller



Professionelle Elektronikinstallation: Einschubteil zur impulsgesteuerten Fahrstromversorgung zweier Stromkreise. Der Hochleistungstrafo wurde selbst gewickelt!

Dokumentationen geben Auskunft, welche Schaltverbindung wo angelegt und welcher Schaltdraht dazu verwendet wurde. Damit jede Verwechslung ausgeschlossen ist, gibt es eine Papptafel, auf der von jedem beim Anlagenbau verwendeten Draht ein 150-mm-Stück aufgeklebt wurde; mit den erforderlichen Informationen versehen, versteht sich. Ob diese Eigenschaften mit seiner früheren Tätigkeit im Flugzeugbau zusammenhängen? »Ganz sicher. Man darf sich ja nie irren! Da hängt zu viel von dieser Arbeit ab. Und wenn wirklich mal etwas nicht funktioniert, muß man in Windeseile herausfinden können, woran es liegt.«

Als bei drei Zügen die konventionelle Beherrschung der Zugfahrten problematisch wurde, mußte die Elekronik zeigen, was sie kann. Das war die Geburtsstunde seines großen Interesses an der modernen Schaltungs- und Steuerungstechnik. Inzwischen werden alle vier Stromkreise digital und analog gesteuert. Anfahrhilfen »boostern« die Lokomotiven, geben Sicherheiten und helfen Schienenverschmutzungen zu überwinden. Die jüngsten Verbesserungen: Opto-elekronische Selektierungsstrecken, die nach den unter dem letzten Wagen eines jeden Zuges angebrachten Reflexstreifen (ein, zwei und drei Streifen) die Zugfolge und die Weichenstellungen steuern.

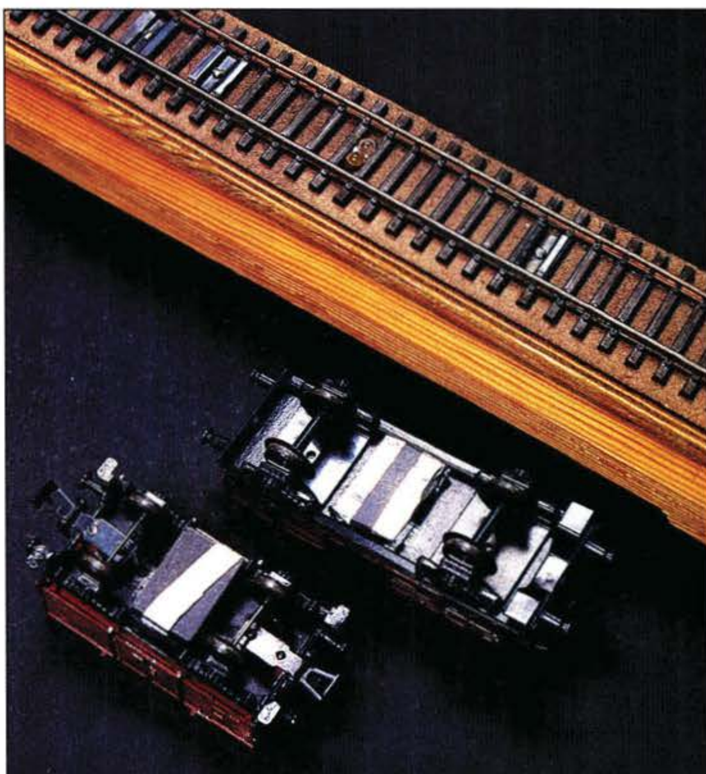


Schaltpult und Stromversorgungsanlage. Hinzu kommen noch regionale Regeleinrichtungen am Anlagenrand.

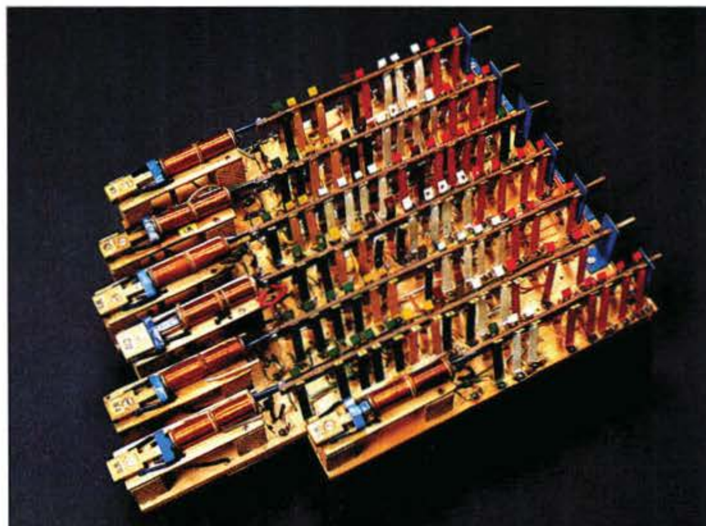
Lebenserfahrungen

Wer bei so viel Akribie glaubt, der geborene Schlesier sei ein verknöcherter Haarspalter, irrt sich. Wie so oft, liegen auch bei Hans Dominik nüchterne Genauigkeit und Fantasie dicht beieinander. Um geistig nicht »einzurosten«, schreibt er gegenwärtig an der Geschichte seines ereignisreichen Lebens. Die Eisenbahn hat ihn schon als Junge interessiert. »Die Lokomotiven der Spur I hatten so etwas Lebendiges.« Auch Flugmodelle mit Gummimotor baute er schon als Zwölfjähriger. Daher rührt wohl auch sein Hang zum Fliegen, der später sein Beruf werden sollte. Nach dem Krieg wurde Hans Dominik interniert und in die Sowjetunion zwangsverpflichtet.

»Ich kenne sie alle, von der Jak-12 bis zur Tu-144,« schmunzelt der erfahrene Flugzeugbauer. »Und da ich sofort nach meiner Rückkehr mit dem Bau einer Modellbahnanlage beginnen wollte, bestellte ich schon die erste PIKO-Lok aus Rußland!« Inzwischen sind auf dieser Anlage 126 Meter PILZ-Gleis und 73 Weichen des gleichen Herstellers installiert. »Mehr gibt die Zimmergröße nicht her und ein gewisser Gestaltungseffekt soll ja, trotz sparsamer Landschaftsgestaltung, spürbar sein.« *Geker*



Opto-elektronic-koppling: Dominiks jüngster Versuch, noch mehr Sicherheit und Automatisierungssinn auf die Anlage zu bringen *Fotos: KLAWIAN*



Da gab es mal keine Schwachstromrelais: Aus Magnetspulen von PIKO-Weichenantrieben und geritzten Stangen aus Leiterplattenmaterial enstanden diese Selbstbaurelais.

zu Konfiszierte Schienen

Das Titelbild zum Beitrag Konfiszierte Schienen zeigt etwa km 16 der Strecke Magdeburg – Oebisfelde. Der Bildtext dazu stimmt nicht. Der Abschnitt Glindenberg Abzw. – Oebisfelde wurde 1872 bis 1875 durchgehend zweigleisig angelegt, aber nur eingleisig aufgebaut und betrieben. Auch beim Bau des Mittellandkanals in den dreißiger Jahren gab es keine Verlegung eines zweiten Gleises. Für die Kanalüberquerung bei Vahldorf erhielt die Brücke Fundamente für zwei Überbauten, aber es wurde nur ein Überbau errichtet; für die Überquerung bei Haldensleben wurde zwar eine zweigleisige Brücke gebaut, jedoch für zwei Gesellschaften: Die private Gardelegen-Haldensleben-Weferlinger Kleinbahn und die Staatsbahn. Die Strecke nach Oebisfelde hatte bis 1954 stets Nebenbahncharakter und wurde erst mit dem Einsatz von Interzonen-D-Zügen (Leipzig – Hannover) Hauptbahn.
Noch ein Wort zur Degradierung der Hauptstrecke (Berlin-) Stendal – Salzwedel – Grenze (-Bremen). Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Abschnitt Stendal – Salzwedel in eine Nebenbahn umgewandelt und zwischen Salzwedel – Grenze voll, zwischen Salzwedel – Stendal auf ein Gleis rückgebaut. Das verbliebene Gleis mit K-Oberbau/S 49 wurde 1951 gegen Länderbahnoberbau ausgewechselt, da der K-Bau für den Aufbau des Berliner Ringes benötigt wurde. Gleichzeitig stellte man den Betrieb auf dem Abschnitt Haldensleben – Letzlingen der Gardelegen-Haldensleben-Weferlinger Kleinbahn ein und baute das Gleis ab; das gewonnene Leichtprofilmaterial wurde auf der Strecke Stendal – Salzwedel eingebaut.

Günter Otto, O-3240 Haldensleben

zu Kleinanzeigen

Toll, was der Bundesgerichtshof sich da geleistet hat. Sie können in Berlin ja nichts dafür, ich werde Ihr Magazin weiter kaufen, ob mit oder ohne Anzeigen. Aber die Anzeigen waren schon gut. Was ich auch gut bei Eurem Magazin finde: Es ist das einzige Forum in Zeitungen und Zeitschriften, das die Vergangenheit aufarbeitet. Bravo! Modellbahner sind keine spielenden Kinder, sondern Eisenbahnfreunde, die mitdenken. In allgemeinen Zeitschriften wird alles totgeschwiegen, es gibt ja nur die heile Welt. Weiter so, laßt Euch nicht unterkriegen, die Wende findet auch in den Hobbyräumen statt. Man kommt durch die Eisenbahn automatisch mit Geschichte in Berührung und muß sich deshalb auch mit Politik befassen.
Jedenfalls gibt es Euer Magazin jetzt am Bahnhof, in Modellbahnhandlungen und im Kaufhaus. Das ist gut so. Viel Erfolg!

Helmut Kalley, W-6408 Ebersburg

zu Dampf-Sinfonie

In Nr. 4/91 berichteten Sie unter der Rubrik AUSKUNFT im Beitrag »Dampf-Sinfonie«, daß es zur Zeit keinen anderen Bildband über ČSD-Dampflokomotiven gäbe. Ich kann Sie erfreulicherweise korrigieren und empfehle Ihnen und den Lesern den Farbband »Toulkys Párou«, der auf 136 Seiten mit 149 Farbaufnahmen die ČSD-Dampfbahn einschließlich Werk- und Waldeisenbahnen, Traditionsfahrten sowie die Ablösung der Dampflok durch moderne Traktionsarten zum Inhalt hat. Der Band wurde 1989 bei NADAS in Prag herausgegeben und kostet 97 Kronen; das Resümee des tschechisch geschriebenen Buches ist in deutsch.

Wolfgang Mende, O-9300 Annaberg-Buchholz

Was wurde aus den Lokomotiven 03 003 und 03 011?

Wer weiß Genaueres über den Verbleib der Lokomotiven 03 003 und 03 011? Möglicherweise kamen beide Maschinen aus Königsberg, Eydkau, Wirballen, Deutsch-Eylau, Danzig, Bromberg, Hohensalza, Schneidemühl, Posen, Frankfurt (Oder), Kutno oder gar Warschau zur sog. Lokauffangstelle Neu-Bentschen. Für jeden Hinweis, der bitte an die Redaktion gerichtet werden soll, bin ich sehr dankbar.

Günter Schulze, Beelitz-Heilstätten

TGV im Elbtal

Wie kommt ein TGV ins Elbtal? In unserem Urlaub sahen wir an einem späten Nachmittag von Schmilka aus einen blauen TGV-Zug, von einer 230 gezogen, in Richtung ČSFR fahren. Das genaue Datum könnte der 10. Juli gewesen sein, aber dafür verbürgen wir uns nicht, da das Datum im Urlaub nur eine Nebenrolle spielt.
Viele Grüße von zwei treuen Lesern!

Friedemann und Marianne Keulicht, O-2130 Prenzlau

Chemnitzer wollen Feldbahn bauen

Auf den im »me« 11/89 vorgestellten Werkbahnen der Ziegeleien in den Chemnitzer Ortsteilen Rottluff und Altendorf wurde der Betrieb am 8. Oktober 1990 eingestellt. Innerhalb weniger Tage mußte ein Teil des Gleises in Rottluff der Gewalt einer Planierraupe weichen. Die drei Diesellokomotiven des Typs Ns2f stellte man abseits auf ein Gleisstück. Keine drei Tage später kamen die ersten Lokausschlachter. Nicht anders erging es den Ns2f und Ns1 in Altendorf. Um dieser Sinnlosigkeit ein Ende zu bereiten, erwarben Eisenbahnfreunde im Mai diese Maschinen. Tischler Norbert Schönherr fand eine Abstellmöglichkeit, Gleise und Muldenkipper konnten ebenfalls übernommen werden.
Zu den Zukunftsplänen der inzwischen gegründeten Interessengemeinschaft gehören die betriebsfähige Aufarbeitung aller vier Lokomotiven, die Konstruktion und der Bau von Personenwagen, der Wiederaufbau einer Gleisanlage (vorhanden sind acht Weichen und 3 km Gleis) sowie der Erwerb von weiterem typischen Feldbahnmaterial, z. B. von Grubenbahnen der ehemaligen Wismut.
Ferner soll die Interessengemeinschaft in einen eingetragenen Verein umgewandelt werden. Interessenten melden sich bitte bei André Uhlmann, IG Feldbahn Chemnitz, Paul-Bertz-Straße 127, Chemnitz, O-9044, Tel. 22 61 88.

Eisenbahnmuseum Gerstungen

Seit dem 1. April 1991 beschäftigt die IGE »Werrabahn Eisenach« eine ABM-Kraft mit der Aufgabe, historisch wichtige Betriebsdokumente aus dem nahezu vollständig erhalten gebliebenen Bw Gerstungen zu sichten. Diese Arbeit ist zugleich ein Grundstein für den Aufbau eines Thüringer Eisenbahnmuseums. Im Bw befindet sich nun ebenfalls die Geschäftsstelle Gerstungen der IGE. Sie ist wochentags von 7 bis 15 Uhr telefonisch erreichbar unter Basa Gerstungen 138 oder Post 242.
Der Verein sucht weiteres Material, das mit der Eisenbahn in diesem Raum im Zusammenhang steht und versichert, damit keine kommerziellen Interessen zu verfolgen. Wir bitten bei der Auflösung von Archiven, Sammlungen u. a., sich mit Herrn Schunke, unter o. g. Telefonnummer in Verbindung zu setzen.

IG »Werrabahn Eisenach« e. V.

Spielzeugbörse in Salzgitter

Bereits das zweite Mal veranstaltet das Städt. Museum Schloß Salder in diesem Jahr eine Spielzeugbörse. Im vergangenen Jahr waren die Besucher und Teilnehmer aus den neuen Bundesländern zahlreich vertreten. Auch in diesem Jahr möchten wir die Modelleisenbahner aus den neuen Bundesländern bei uns herzlich begrüßen.
Wie auch in der Vergangenheit erheben wir keinerlei Eintritt, und die Teilnehmer aus den neuen Bundesländern zahlen keine Standgebühr. Zudem werden zwei Modelleisenbahner ihre umfangreiche Fachzeitschriftensammlung erheblich verkleinern, Besucher aus den neuen Bundesländern erhalten – solange der Vorrat reicht – kostenlos komplette Jahrgänge bzw. Einzelexemplare von Zeitschriften wie Eisenbahnmagazin, MIBA, Kit, Modellmagazin.
Termin siehe unter Fahrplan dieser Ausgabe.

Dr. Christiansen, Städt. Museum Schloß Salder

Aussteller gesucht

Interessierte Clubs oder Modellbahnfreunde, welche sich im Zeitraum vom 14. 12. bis 22. 12. 1991 mit Anlagen – gleich welcher Größe – an der Durchführung einer Modellbahnausstellung in Biesenthal bei Bernau zu günstigen Bedingungen beteiligen möchten, melden sich bitte zwecks Kontaktaufnahme bei Jürgen Engwicht, Uhlandstraße 12, O-1296 Biesenthal.

Unterwegs im Poznańer Land

Noch in den 70er Jahren konnte man in Polen eine Art »Eisenbahnmittelalter« erleben. Dampflokomotiven der ehemaligen Gattungen P 8, G 8 und T 9 vor alten preußischen Abteilwagenzügen gehörten vielfach zum Alltag. Auf den Schmalspurbahnen gab es fast nur Dampflokbetrieb, z. T. mit Maschinen, die noch aus dem ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts stammten.
Schnell setzte aber dann auch bei den PKP die Modernisierung ein.
Glücklicherweise landeten nicht alle Veteranen auf dem Schrottplatz. Sie ermöglichen heute auf ausgewählten Strecken einen einmaligen Betrieb, über den im folgenden berichtet wird.



Die Ok 1-359 (ex 38 2155) 1917 von Schwartzkopff mit der Fabr.-Nr. 6388 gebaut und über 70 Jahre im Plandienst, am 25. Mai 1991 auf der Strecke Toporów – Międzyrzec.



Obwohl die Bahnhöfe Pleszew und Pleszew Miasto auch mit einem Regelspurgleis verbunden sind, verkehren zwischen ihnen schmalspurige Personenzüge. Die Lyd 1-253, eine der wenigen Schmalspurdieselloks aus polnischer Produktion, die noch nicht den rumänischen Loks und Triebwagen weichen mußten, steht hier mit zwei rumänischen Beiwagen auf einem Dreischienengleis in Pleszew Miasto zur Abfahrt bereit.

Fotos: J. Kaddatz

Die DOKP West der PKP lädt ein

Daß die PKP für den Eisenbahnfreund längst kein Geheimtip mehr sind, merkt man spätestens, wenn man im direkt an Deutschland angrenzenden Bereich der PKP-Direktion (DOKP) West (Poznań) unterwegs ist und entlang der Strecke die Fotografen aus ganz Europa trifft. Die berüchtigten Tafeln mit dem durchkreuzten Fotoapparat gehören eindeutig der Vergangenheit an. An den planmäßig mit Dampflokomotiven betriebenen Strecken gehört das Fotografieren zum Alltag und ist freizügig möglich. In den besuchten Bahnbetriebswerken gibt es dafür auch keine Hindernisse, wenn man sich beim Verantwortlichen anmeldet.

Als Ausgangspunkt für eine Eisenbahnexkursion bietet sich das bekannte Bw Wolsztyn (früher Wollstein), das »Dampfzentrum Europas« an (siehe »me« 8/90, S. 16 und 17). Von der Grenze aus gut zu erreichen, gibt es hier verschiedene Übernachtungsmöglichkeiten: im Bw, in Hotels oder privat.

Ebenfalls sind die Umläufe der Dampflokomotiven zu erfahren. Im Mai 1991 gehörten acht Museumslokomotiven und 18 Maschinen der Baureihen Ty 2, Ty 42 und Ol 49 zum Bestand. Ein Informationsblatt stellt die vom Bw aus betriebenen Kursbuchstrecken (KBS) 328, 329, 332 und 348 sowie gute Fotostandpunkte vor. Ein Taschenfahrplan der DOKP West sollte als Ergänzung zu dieser Reiseempfehlung ebenfalls in Wolsztyn erworben werden. Nach vorheriger Absprache sind im Bw auch Nachtaufnahmen möglich.



Der Sonderzug im Bahnhof Gościkowo. Die grasüberwachsenen Schienen der stillgelegten Strecke führten zu Schwierigkeiten bei Scheinanfahrten, so daß man auch mal einige hundert Meter rückwärts fuhr, um Schwung zu holen.

Um die Dampfbahndomizile schnell erreichen zu können, empfiehlt sich die Benutzung eines Pkws, da sonst erheblich mehr Zeit erforderlich ist.

Von Międzyrzec über Opalenica nach Wolsztyn

Beginnen kann eine solche Exkursion nach Einreise über Frankfurt (Oder) auch im Bw Międzyrzec (bis 1945 Meseritz). Auf den KBS 335 und 341 verkehren von hier aus Dampfzüge. Beobachtet wurden die Ty 2-6, die Tkt 48-28, 48-36, 48-109 und 48-187. Danach bietet sich eine Fahrt parallel zur KBS 300c, der 750-mm-Bahn von Łwówek nach Opalenica (ex Opalenitzaer Kleinbahn) an. Obwohl nur rumänische Triebwagen und Diesellokomotiven der Baureihen MBxd2 und Lxd2 im Einsatz sind, wird echte Kleinbahnatmosphäre geboten: schmalspurbahntypische Empfangsgebäude, Güterverkehr auf Rollwagen und in Opalenica ein Bw mit den Reservedampflokomotiven Px 48-1916 und Px 48-1902 sowie eine kleine Fahrzeugausstellung mit der Px 48-1748, einem Schneepflug, Güter- und Reisezugwagen. Die Regelspurstrecke Opalenica – Grodzisk Wlkp. (KBS 329) gehört bereits zu den von Wolsztyn betriebenen Strecken und führt rechtzeitig zum Tagesziel, um noch für die Übernachtung zu sorgen und Informationen für den folgenden Tag zu erhalten.

Abstecher nach Środa, Gniezno und Śmigiel

Ein erster Ausflug von Wolsztyn sollte zunächst nach Czempin führen. Das Bw Jarocin betreibt die KBS 322 mit der Tkt 48. Bis Śrem gibt es mehrere gute Fotostandpunkte. Man kann das beeindruckende Spiel der Triebwerke der Lokomotive aus kürzester Entfernung beobachten, da hier die Strecke mehrere Kilometer unmittelbar neben der Straße verläuft.
Eine echte Besonderheit stellt die von Śrem aus gut zu erreichende Schmalspurbahn Środa – Zaniemyśl (KBS 319) dar (ex Schrodaer Kreisbahn). Sie wird ausschließlich mit Dampflokomotiven betrieben. Dazu stehen die Px 48-1726, 48-1907, 48-1920 (Reserve) und 48-1756 (im Mai durch ZNTK Piła fertiggestellt) sowie modernisierte Reisezugwagen zur Verfügung. Nur selten werden Güterwagen auf Rollwagen gefahren. Bahnhof und Bw Środa Miasto verraten einiges aus der Geschichte der Bahn: Das stillgelegte Streckengleis nach Kobylepole (heute zu Poznań gehörend) und der einstige Gleisanschluß zur Zuckerfabrik vermitteln einen Eindruck von der früheren Bedeutung des ursprünglich 125 km langen Schmalspurnetzes der Schrodaer Kreisbahn. In der Werkstatt des Bw erinnert ein kurzes Stück Meterspurgleis an die bis 1954 von den PKP vollzogene Umspurung auf 750 mm. Obwohl entsprechende Studien dem Kraftverkehr leichte Vorteile einräumen, soll die verbliebene 14 km lange Strecke vorerst weiter betrieben werden. Für den Eisenbahnfotografen ist der Vormittag zu empfehlen, da sich dann sowohl die stets von Zaniemyśl mit Kessel voran fahrenden Lokomotiven als auch das Bw im richtigen Licht befinden. Auf der steilen Rampe zur Brücke über die regelspurige Strecke von Poznań nach Jarocin sind gute Video-Aufnahmen möglich.
Obwohl der Personenverkehr auf der KBS 305 eingestellt ist, lohnt es sich, anschließend nach Gniezno zu fahren (ex Kleinbahnen des Kreises Witkowo, ab 1939 Gnesener Kleinbahn, Spurweite 600 mm; 1956 Umbau auf 750 mm). Nur werktags fahren Bedarfsgüterzüge. Dazu sind die Px 48-1754 und 48-1925 sowie eine Anzahl von Rollwagen vorhanden. Beim Rangieren der Rollwagen an der Rollwagenrampe oder beim Bekohlen gibt es gute Fotomotive.
Den Rückweg kann man schließlich noch zu einem kurzen Abstecher zur Schmalspurbahn Śmigiel (KBS 353, ex Schmiegeler Kreisbahn, einst 1000-mm-Spur, jetzt 750-mm-Spur) nutzen. Hier sind nur die bereits erwähnten Rumänen im Einsatz. Die Zeit der Px 48 ist in Śmigiel schon lange vorbei.



Die Firma Lilpop, Rau und Loewenstein baute drei Triebwagen für die Bydgoszczer Kreisbahn (ex Bromberger Kreisbahn). 1953 kamen diese vierachsigen Triebwagen nach Witaszyce. Bis heute sind die Triebwagen MBxc1–41 (Baujahr 1932, rechts im Bild) und MBxc1–42 (Baujahr 1934) betriebsfähig erhalten und sollen nach Stillegung der Strecke zum Schmalspurbahnmuseum in Wenecja (ex Zniner Kreisbahn) umgesetzt werden.

Weiter geht's auf 600-mm-Spur

Eine weitere Exkursion sollte auf alle Fälle zur KBS 316 führen. Auf der 600-mm-Bahn ist noch ein reger Güterverkehr mit offenen und geschlossenen Wagen. Die 46 km lange Strecke von Zagórow nach Witaszyce ist ein Reststück der einstigen Jarotschiner Kreisbahn und wird planmäßig in zweieinhalb Stunden durchfahren. Das Grundnetz der Jarotschiner Kreisbahn entstand im Jahre 1902, wobei der Streckentorso in Richtung Zagórow erst während des zweiten Weltkrieges als Heeresfeldbahn aufgebaut und in den öffentlichen Verkehr einbezogen wurde. Beim Warten an der Strecke sollte man aber nicht ungeduldig werden, wenn dazu noch einmal 40 Minuten Verspätung kommen. Gefahren wird nur ein werktägliches Zugpaar, meist ein von einer Lyd2 (Rumänien-Diesel) gezogener GmP. Beobachtet wurden drei vierachsige Reisezugwagen mit Ofenheizung und z. T. Längsbänken. Sehr sporadisch kommen die beiden ältesten polnischen Dieseltriebwagen MBxc1-41 und MBxc1-42 aus den 30er Jahren zum Einsatz. Eine Besichtigung dieser Fahrzeuge ist werktags im Bw möglich, und man fährt sie auch mal für ein Foto vor den Schuppen. In Witaszyce wird außerdem eine 2,5 km lange Werkbahn der direkt am Bahnhof gelegenen Ziegelei betrieben. Züge aus zweiachsigen Muldenkippern werden bis zu achtmal täglich von einer zweiachsigen Diesellokomotive bzw. im Werk von einem Schrägaufzug befördert.
Nicht weit von Witaszyce entfernt, verbindet eine 3 km lange Schmalspurbahn (KBS 317) die Stadt Plezew mit der abseits gelegenen Bahnstation (Reststück der ehemaligen 750-mm-Kleinbahn Krotoschin – Pleschen). 20 Zugpaare täglich werden mit einer dreiachsigen in Chrzanów gebauten Lyd1 befördert.
Auf dem Rückweg sollte man noch einen Blick in das Bw Jarocin werfen. Hier sind u. a. Dampflokomotiven der Baureihen Ol 49 und Tkt 48 beheimatet.

Straßenbahnfreunde fahren nach Poznań

Neben den beschriebenen Ausflügen sind natürlich auch einige Tage für die Strecken um Wolsztyn einzuplanen, und es bietet sich eine Fahrt nach Poznań an. Bei entsprechender Voranmeldung ist auch eine Besichtigung von Betriebshöfen der Straßenbahn möglich. Die Anschrift des Verkehrsbetriebes: Miejskie Przedsiebiorstwo Komunikacyjne (MPK), ul. Głogowska 131/133, PL – 60-244 Poznań.
Von einigen Fahrgestellfragmenten aus der Gründungszeit der Posener Straßenbahn, von einigen als Arbeitstriebwagen vorhandenen und in Heidelberg gebauten Original-Kriegsstraßenbahnwagen (KSW) und von dem im Bereich des Betriebsbahnhofs Głogowska aufgestellten Pferdebahnwagen abgesehen, rollen durch Poznańs Straßen noch immer vereinzelt die bis 1962 in Polen nachgebauten KSW. Sie werden von den Betriebshöfen Gajowa und Madalinskiego eingesetzt, während die moderneren Fahrzeuge in den Betriebshöfen Głogowska und Forteczna stationiert sind. Freiabstellflächen gibt es an den Endstellen Ogrody (fünf Schneeschleudern und ein Turmwagen) sowie nur am Wochenende in der Nähe des Rondo Rataje.

Eisenbahntouristik groß geschrieben

Die DOKP West und polnische Eisenbahnfreunde unternehmen vieles, um den Fans aus dem Ausland reichhaltige Exkursionsprogramme anzubieten und dabei einen Teil der Mittel für die Fortführung des Museumsbetriebes selbst zu erwirtschaften. Beispielsweise fand im Mai 1991 ein Aktionsmonat statt, wo alle einsatzbereiten Museumslokomotiven auch vor Planzügen im Einsatz waren.
Führerstandsmitfahrten, die Möglichkeit der Nachtaufnahmen und als Höhepunkt die Sonderfahrt mit der Ok 1 (ex pr. P 8), einem polnischen Gepäckwagen und drei Bi 29 über die stillgelegte Strecke Toporów – Międzyrzec gehörten zum Programm. Um diese Sonderfahrt zu ermöglichen, wurden 100 m der Strecke instandgesetzt und zahlreiche dort abgestellte Güterwagen umgesetzt. Im Juni fuhr man mit der Px 48 auf der Schmalspurbahn Opalenica. Die äußerst geringen Beiträge – Bw-Besichtigung und Fotoerlaubnis ca. 10,– DM, Sonderfahrt 20,– DM – sind erschwinglich und dienen dazu, die Dampflokförderung langfristig abzusichern.

Joachim Kaddatz, Wolfgang Lippold



Personenverkehr eingestellt und Güterverkehr stark reduziert – das ist die traurige Bilanz der Schmalspurbahn in Gniezno. Interessant ist das Zusammenstellen der nur noch werktags gefahrenen Bedarfsgüterzüge. Hier zieht die Px 48-1754 einen Regelspurgüterwagen mit einem Stahlseil auf die bereitstehenden Rollwagen.



Nur noch selten werden Güterwagen auf der Schrodaer Kreisbahn transportiert wie hier in Zaniemyśl mit einem bereitstehenden planmäßigen Personenzug nach Środa.



Auf dem Betriebshof Madalinskiego sind alle älteren noch in Poznań im Einsatz befindlichen Fahrzeugtypen anzutreffen. v.l.n.r. Tw 5 (Typ 102 N) Tw 743 und 726 (Typ 4N1) sowie Tw 34 und 22 (Typ 102 Na).

Fotos: J. Kaddatz

Modell Eisen Bahner

Eisenbahnen im Industriemuseum

Im Dortmunder Ortsteil Bövinghausen gibt es eine stillgelegte Zeche, zugleich ein Dorado für Eisenbahnliebhaber. Johannes Glöckner besuchte das Westfälische Industriemuseum.



Braucht Berlin einen Zentralbahnhof?

Die Diskussion über den Eisenbahnfernverkehr von und nach Berlin konzentriert sich zunehmend auf den Sinn eines Zentralbahnhofs. Daß es auch ohne gehen könnte, darüber mehr in der MEB-Titelstory.



Lkw-Umbauten

Viele versuchen sich an der Frisur handelsüblicher H0-Autos, nur wenige erreichen Spitzenleistungen. Ein Modellbauer, dem solches gelang, ist Bernd Krause. Ein Werkstattbericht.

Berlin Friedrichstraße

Fast 29 Jahre war der Bahnhof Berlin Friedrichstraße eine besonders sensible Nahtstelle des Ost-West Verkehrs. Grenzer, Zoll und Stasi hatten rund um die Uhr Fluchtversuche sowie die Ein- und Ausfuhr verbotener Gegenstände zu unterbinden. Augenzeugenberichte von Eisenbahnern notierte Michael Reimer für MEB.



Fremdgegangen

Viele der von 1933 bis 1935 gebauten Beiwagen einer Triebwagenserie erhielten als »Triebwagenersatz« bei der Deutschen Reichsbahn über viele Jahre ein Gnadenbrot. MEB verfolgt den Werdegang einzelner Fahrzeuge und regt an, Modelle entsprechend umzubauen.

LETZTE MELDUNG

Nach Redaktionsschluß erfuhren wir, daß die Berliner T T-Bahnen Zeuke GmbH mit der BEMO MODELLEISENBAHNEN GmbH in Uhingen die Tochter-GmbH BEMO-Zeuke-Schmalspur gegründet hat und als erstes gemeinsames Produkt die Spreewaldbahn auf den Markt bringen will. Ferner ist eine weitgehende Kooperation im Produktbereich T T vorgesehen, wobei BEMO besonders für den Bereich Antriebe tätig werden soll. Mehr zu den neuen Zeuke-Aktivitäten in Heft 11/91.

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · 1086 Berlin · Telefon 2251 2052 · 030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 19 14
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Satz
Konzetti Berlin

Layout
Andre Wendt

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel · Dieter Bäzold · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Wolfgang Hensel · Wolfgang Herdam · Rolf Jünger · Dietmar Lehmann · Lutz Neve · Andreas Petereit
Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert · Burkhard Sprang · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH · Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · O - 1086 Berlin · Telefon 22512003

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz

Verlagsleiter
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin



Metall-Perfektion für Gleichstrom-Anlagen in Spur H0.

Das sinnvolle Zusammenwirken traditioneller Techniken bestimmt seit Generationen die Qualität der Märklin-Produkte. Der Werkstoff Metall und die Optimierung der Metallfertigungsverfahren garantieren lange Haltbarkeit, außergewöhnliche Zugkraft, hohe Wertbeständigkeit und die Sicherheit, ein hochwertiges Lokomotiv-Modell in Händen zu halten.



Deshalb sind Märklin-Modelle bei Modellbahnern und Sammlern in aller Welt begehrt. Märklin Digital-Zweileiter eröffnet dem Modellbahn-Hobby neue Dimensionen:
Dank moderner Mikroprozessor-Technik steuern Sie die Züge auf Ihrer Zweileiter-Gleichstrom-Anlage realitätsnah wie die großen Vorbilder.

Zur Abrundung des Märklin Digital-Zweileiter-Systems produziert Märklin für den qualifizierten Fachhandel HAMO Digital-Gleichstrom-Lokomotiven.

Diese hochwertigen Lokomotiv-Modelle können Sie ohne Einschränkungen konventionell und mit dem Märklin Digital-Zweileiter-System betreiben.



Die Sortimentsübersicht 1991 erhalten Sie kostenlos bei Ihrem Fachhändler oder direkt von
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Postfach 8 60 / 8 80
W-7320 Göppingen

Modelle der Deutschen von FLEISCHM...

Für alle Freunde von Modellen der Deutschen Reichsbahn gibt es von FLEISCHMANN jetzt einige interessante Fahrzeuge in den Baugrößen HO und N «piccolo».

Die Traditionslok Nummer 50 849 wird noch heute als "Paradepferd" im Sonderzugdienst der DR eingesetzt und von den Mitgliedern des Modellbahnclubs Zwickau e.V. liebevoll gepflegt. Vielleicht ist sie auch als



FLEISCHMANN-Modell (Artikel-Nummer 4181) schon bald der "Star" auf vielen HO-Modellbahnanlagen.



Der Bierwagen "Wernesgrüner" als N-Modell.

Das Vorbild der Tenderlok, Baureihe 94 - diese Lok gibt es sowohl als HO-Modell (Artikel 4092), als auch in der Baugröße N «piccolo» (Artikel 7092) - ist die Lok 94 1346-9, die im Bw Meiningen beheimatet war. Loks dieser Baureihe waren bis in die 70er Jahre auch in der früheren DDR verbreitet und dort insbesonders durch ihren Einsatz auf den Steilrampen des Thüringer Waldes bekannt.

Hier zieht die 89 [redacted] neuen Personenwagen preußischer Bauart (HO-Modelle)...



...und hier die 94 1346 den "Donnerbüchsen"-Zug (N-Modelle)

Eine weitere Lokomotive der DR, die schon seit längerer Zeit zum FLEISCHMANN-HO-Sortiment gehört, ist die Schlepptenderlok, Baureihe 89^{62} (4115), eine Nebenbahnlok, die Güter- und Reisezüge zog.

Die Traditionslok 50 849 der DR als FLEISCHMANN-Supermodell in HO.

Folgende Wagen der DR sind 1991 als FLEISCHMANN-Modelle erschienen: ein Bierwagen "Wernesgrüner Bier" mit Bremserhaus (HO: 5358, N: 8358), in Spur N zwei "Donnerbüchsen"-Personenwagen und ein Gepäckwagen (8760, 8761 und 8762) sowie in HO zwei 2achsige Personenwagen preußischer Bauart und ein dazu passender Post-/Gepäckwagen (5757, 5758 und 5759).

Alle Fahrzeuge haben eines gemeinsam: eine excellente Detaillierung, Lackierung und Beschriftung und hervorragende Laufeigenschaften. Denn Qualität hat einen Namen - und der heißt FLEISCHMANN.

Am besten, Sie schauen sich alles* bei Ihrem Fachhändler einmal an.

*Die Artikel Nummern 5757, 5758, 5759, 7092, 8760, 8761 und 8762 werden in Kürze ausgeliefert.

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis